

"Dag der Zeelieden" huldigt
Charles Van Avermaet

Une réplique d'un monument historique...
... est un monument!

Northern Light - 99
Navo's grootste maritiem herfstmanoeuvre

Le A 962 Belgica de 1984 à 1999

42e jaargang - 42e année nr. 257 - '99/4

NEPTUNUS

Marine



NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP "NEPTUNUS"

door storting/overschrijving
van **500,-BEF.**

op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een **beschermend
abonnement** van **750,-BEF.**
nemen, wat overeenstemt
met de werkelijke kostprijs
van het tijdschrift of nog
beter... een **weldoend abon-
nement** aan **1.000,- BEF.**



RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

par versement/virement
de **500,-BEF.** sur notre
compte en banque
n° 473-6090311-30
de NEPTUNUS, Ostende.

Vous pouvez également
prendre un **abonnement de
soutien** de **750,-BEF.**
ce qui correspond au prix de
revient réel de la revue,
ou mieux encore... un
abonnement de bienfaiteur
1.000,-BEF.



"NEPTUNUS"

42e jaargang - 42e année nr. 257 - '99/4

Directeur - Directeur:

M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:

J.-C. Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de
verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet
noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.**

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs
auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'Etat-
Major de la Marine**

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift - Revue Maritime Trimestrielle
Ugever - Editeur: **VZW Neptunus ASBL**

Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende

Prijs per nummer: 150,-BEF

Prix par numéro: 150,-BEF

Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel)

750,-BEF (beschermend - soutien)

1.000,-BEF (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland: 1.100,-BEF

Abonnement étranger: 1.100,-BEF

voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk

Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers -

Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de
uitgever.

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par
quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de
l'éditeur.

In België gedrukt bij "Vanden Broele - grafische groep, Brugge"
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele - groupe graphique"

Copyright 1999 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:

Jean-Claude Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge.

INHOUD

SOMMAIRE

nr.4 december 1999
décembre 1999

Editoriaal: Een nieuwe kijk op de Marine
Editorial: Un regard neuf sur la Marine
door / par J.-C. Vanbostal 243

Message in a magazine
door F. Bruneel 245

La L.M.B. fête ses 100 ans;
l'AORMAR, son demi-siècle d'existence
par Saint Bernard du Spuikom 248

Het Belgische Marinekorps en operatie Dynamo
door J. Van Raemdonck 250

Une réplique d'un monument historique...
... est un monument
par Saint Bernard du Spuikom 252

"Dag der Zeelieden" huldigt Charles Van Avermaet
door F. Bruneel 255

In memoriam:
Le Capitaine de frégate Hre Charles Van Avermaet
par P. Eygenraam 258

Northern light - 99
Navo's grootste maritiem herfstmanoeuvre
door G.A.H. Toremans 260

Commémoration du retour de la Belgica à Anvers
La Marine dans sa politique d'aide à la Nation
Le A692 Belgica de 1984 à 1999
par A. Vittone 263

Zomercampagne '99 Zenobe Gramme
door E. De Vos 267

Daniel Michiels est le nouveau champion militaire
de tir au pistolet
par J.-C. Vanbostal 269

Navigator's corner
door J. De Beurme 271

Voor de verdediging van 's lands maritieme belangen
door H. Rogie 275

Info Marine 277

FKP(H) Duerinckx Oktaaf met "Meensel-Kiezegem '44"
naar Filmfestival van Nice 291

Maritiem Panorama
door H. Rogie 292

Bevelsoverdracht bij ABNL
door G.A.H. Toremans 295

Une délégation de la Section Mécanique (OCT)
de Cominav en visite au bassin d'essais des carènes
de l'université de Liège
par J. Tarassiouk 297

Gigantische militaire ro/ro-vaartuigen
lopen Antwerpen aan
door F. Neyts 298

Info Reserve 299

Modelisme:
Le Snowberry, une corvette de la classe flower
Par E. Bauthier 303

Boekbespreking
"Leerzame boeken van LLP Limited"
"De Vuurtorens van Vlaanderen", "Tekenen op Zee"
door F. Neyts 309

Het Zwin
door J. van Belle 311

Nice to know 314

Aanleggen van vreemde militaire schepen in België
Escales de navires militaires étrangers en Belgique 314

Kroniek van het personeel - Chronique du personnel 317

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J.-P. Duperroy - M. Vanderstraeten - Mevr. C. Cappon

Dienst publiciteit - Service publicité
C. Cappon

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30
500 BEF jaarlijks / annuel
750 BEF beschermend / protecteur
1.000 BEF weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenckiste

Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

Havenbestuur Brugge·Zeebrugge



Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
B-8380 Zeebrugge
tel. 050-54 32 11
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

Een nieuwe kijk op de Marine

Het septembernummer heeft U toegelaten een "New look" Neptunus te ontdekken, waar voor de allereerste keer de gebeurtenissen bij onze Marine in kleur werden weergegeven. Wegens budgettaire reden moeten we momenteel deze kleurendruk beperken tot de acht binnenste bladzijden, waar het hart van onze Marine klopt. De Info Marine rubriek laat U immers toe de marineactiviteiten van de afgelopen drie maanden op de voet te volgen.

De septemberuitgave viel samen met een persvoorstelling, die werd opgeluisterd met de aanwezigheid van een jonge IJslandse die een fles had gevonden die 42 jaar geleden in zee werd geworpen door tien Belgische matrozen die voor een stage waren ingescheept aan boord van een Engels vliegdekschip. Het was een schot in de roos, want deze gebeurtenis haalde vele krantenkoppen en wierp zo eens een andere blik op onze Marine.

Het aanbreken van een nieuw millennium is de gelegenheid om de oude Neptunusnummers eens boven te halen, eens te overlopen wat de laatste eeuw heeft gebracht, en de evolutie van Neptunus te beoordelen. Deze evolutie is het werk van een "team". Een gemotiveerde, enthousiaste en goed geïnformeerde ploeg staat er borg voor dat uw tijdschrift nog aantrekkelijker wordt, en dat U degelijke en correcte informatie wordt verschaft. Voor volgend jaar is onze redactie reeds op zoek naar nieuwe ideeën en nieuwe onderwerpen. Om tegemoet te komen aan de wens van onze lezers moeten wij het uitstalraam zijn van onze Marine en een open deur voor wat zich afspeelt in de maritieme wereld. Uw informatie, ideeën en voorstellen zijn steeds welkom, om van Neptunus het Belgisch maritiem verbindingsmiddel bij uitstek te maken. Neptunus wenst aan alle lezers, aan alle medewerkers en aan alle leden van onze grote maritieme familie een gelukkig en voorspoedig 2000.

Un regard neuf sur la Marine

Le numéro de septembre vous a permis de découvrir un Neptunus nouveau look, où pour la première fois, la vie de notre Marine prend des couleurs. Pour des raisons budgétaires, nous confinons pour l'instant cette couleur aux huit pages centrales, là où bat le cœur de notre Marine. La rubrique Info-Marine vous permet en effet de suivre au jour le jour l'actualité maritime des trois derniers mois.

La parution de la revue de septembre coïncidait avec sa présentation à la presse. Pour faire coller notre premier article à la réalité, nous avons agrémenté cette conférence d'une rencontre entre une jeune islandaise ayant retrouvé une bouteille lancée à la mer 42 ans auparavant par 10 marins belges en stage sur un porte-avions anglais. Mission accomplie, cette histoire de la bouteille à la mer a fait la une de nombreux quotidiens et aussi découvrir un autre aspect de notre Marine.

L'arrivée d'un nouveau millénaire est également l'occasion de compulsurer vos anciens numéros, de regarder ce que ce siècle nous a apporté et de juger de l'évolution de Neptunus. Ne perdons cependant pas de vue que sa réalisation est un travail d'équipe. Une équipe motivée, pleine d'enthousiasme et bien informée ne pourra que rendre votre revue plus attrayante et vous renseigner correctement. Notre rédaction s'applique déjà à rechercher de nouvelles idées de sujets à vous présenter l'an prochain. Pour aller à la rencontre de nos lecteurs, nous nous devons d'être la vitrine de la Marine et ainsi de constamment présenter une porte ouverte sur le monde de la mer. Vos informations, idées et suggestions sont les bienvenues afin de faire de Neptunus le moyen de communication maritime belge par excellence. Neptunus adresse à ses lecteurs, à ses collaborateurs et à tous les membres de la grande famille maritime, ses meilleurs vœux pour l'an 2000.

J.-C. Vanbostal

MULTI

ALGEMEEN- EN SCHEEPSBOUWKUNDIG STUDIE- EN INGENIEURSBUREAU

ENGINEERING • PLANNING & BUDGETTERING • BEREKENINGEN

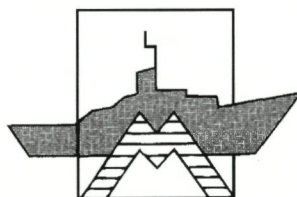
SUPERVISIE • DESIGN • VEILIGHEIDSTOEZICHT

Bazelstraat 206
9150 Kruibeke

Tel: 32-3-227.30.51
32-3-774.43.55

Fax: 32-3-227.27.31
32-3-774.43.55

Studiebureau



MULTI N.V.

Bouwkunde

Scheepsbouw

Mechanica

Electrotechniek

COMPUTERS

de firma met
het apestaartje



Advanced computer
SOLUTIONS

decleer freddy
kustlaan 4
8450 bredene
tel-fax 059/33 07 54

- Computer **Hard & Software**
- Netwerk **+ netwerkbeheer**
(Novell-Windows)
- Herstellingen **& Consulting**
- Software **op maat**
- Upgrade **& hulp bij software
moeilijkheden**

Message in a magazine...

Neptunus stelt nieuwe lay-out voor en haalt hoofdrolspelers uit "De IJslandse fles" naar Oostende

"Toen in 1950 voor de Zeemacht een vlag van oorlogsmarine werd ontworpen, een tricolore sint-andrieskruis op witte achtergrond, werd onze Marine beschimpt. Men ging zo ver dat onze vlag vergeleken werd met de verpakking van de Solo-margarine!" Met deze hilarische noot hield fregatkapitein b.d. Liénart de talrijk opgekomen journalisten bij de les, tijdens een persconferentie op 15 oktober in de Oostendse marine-kazerne Bootsman Jonsen. Hij had het over de sfeer waarin pakweg 47 jaar geleden ons maritiem tijdschrift ontstond. Anno 1999 is Neptunus een gerespecteerd blad dat vol fierheid een nieuwe frisse lay-out en de eerste kleurenpagina's aan pers en publiek voorstelde. Door ons enthousiasme gedreven, konden we zelfs met een primeur uitpakken. In het vorig nummer kon je het verhaal al lezen over de "message in a bottle" die vijf Belgische matrozen aan boord van de Britse HMS Ocean in 1957 aan het ruime sop toevertrouwden. Neptunus bracht, 42 jaar later, de zeeridders en de verhoopte vrouw van hun dromen bij elkaar.

In de vroege jaren '50, kort na de bevrijding, startte de toenmalige Zeemacht haar grootscheepse mijnveegoperaties. Het opsporen en neutraliseren van mijnevelden langs onze kust zou ruim tien jaar duren en was absoluut niet vrij van risico's. In diezelfde periode verzekerde de Zeemacht de visserijwacht in IJsland en bracht ze onze troepen naar Korea. En toch droeg deze bezige bij niet onmiddellijk de algemene waardering van de bevolking weg. Kwaliteitswerk afleveren, was niet voldoende. Er moest ook ruchtbaarheid aan worden gegeven. De Marine zou zich laten kennen en in die sfeer ontstond Neptunus omstreeks 1952.

De allereerste uitgave verscheen als scheepsblad van de Algerine G. Lecointe. Onmiddellijk sloot de Escorte- en Mijnevliegflottielje zich aan, want het initiatief werd goed onthaald. Commodore Georges

Timmermans schonk 2.000 BEF (toen een immense som) aan het blad. Het oorspronkelijk opzet was om maandelijks te verschijnen maar

nummer 3 vermeldde "*verschijnt als het kan*". Ongeveer gelijktijdig met Neptunus was in het Centrum voor Marinevorming in Brugge "Beman-



Dankzij Neptunus ontmoette Sigurbára de vijf zeelui die 42 jaar geleden een boodschap in zee gooiden.

ning-Equipage" ontstaan. Vanaf de derde editie besloot dit korpsblad met Neptunus in zee te gaan. Door hun krachten samen te bundelen zouden beiden er immers beter van worden en één enkel blad voor de ganze Zeemacht zou ongetwijfeld meer impact hebben.

Op 7 oktober 1963 werd onder impuls van commodore L. Petitjean, stafchef van de Zeemacht, v.z.w. Neptunus opgericht. De statuten vermeldten als doel "het verspreiden van de maritieme geest". Ons tijdschrift, ondergebracht bij deze v.z.w., groeide uit tot het belangrijkste werkinstrument ervan. In 1967 nam fregatkapitein Lienart de leiding over en het was onder zijn bewind dat een heuse vakbekwame medewerkersploeg ontstond. Op haast legendarische wijze zijn enkele van de toenmalige pioniers nog steeds ontegensprekelijk met het blad verbonden. Het verspreiden van de maritieme geest was (en is nog steeds) een veelomvattend begrip. Laat het overduidelijk zijn dat Neptunus buiten de "Zeemachtgrenzen" zou treden.

Grootste oplage dankzij unieke aanpak

Sinds de jaren '70 en tot op vandaag, bleef het tijdschrift trouw aan hetzelfde inhoudelijk concept. Naast uiteraard rubrieken zoals "info Marine" en "info Reserve" en de vele artikels over het reilen en zeilen bij onze Marine, slaagde het blad erin om een breder scala van maritieme onderwerpen op een aantrekkelijke manier te etaleren. Specialisten verdiepten zich in geschiedkundige stukken rond zowel oorlogsmarines als algemene zeevaartkunde, biografieën en mémoires. Het typisch jargon der zeelieden werd verduidelijkt, er kwam aandacht voor maritieme folklore en traditie. Filatelisten en kunstenaars die zich toeleggen op maritieme onderwerpen vonden hun gading en niet van het minste belang was de spreekbuisfunctie die Neptunus vervulde voor tal van maritieme verenigingen en

musea. Die aanpak leidde in combinatie met een constant verbeteren van lay-out en druktechnische kwaliteit tot de huidige status die we haast "prestigieus" mogen noemen.

Van alle Belgische maritieme tijdschriften heeft Neptunus de grootste oplage. Nochtans zijn het stuk voor stuk onbezoldigde vrijwilligers die de redactionele inbreng aanleveren en geniet het blad niet de minste overheidssubsidie. En hoewel ons tijdschrift, gezien het een kwartaalpublicatie is, de actualiteit niet op de hielen kan zitten, leverde het in het verleden al waardevolle bijdragen over bijvoorbeeld de uitbreiding van de Antwerpse en Gentse havens en de heraanleg van de Zeebrugse haven. Meer zelfs; er wordt ook al eens met een primeur uitgepakt. Zo was het Neptunus die het verhaal in de pers bracht over het 19-jarig Ijslands meisje dat op 17 april '98 nabij de kust van Reykjavik de fles vond, waarin de booschap

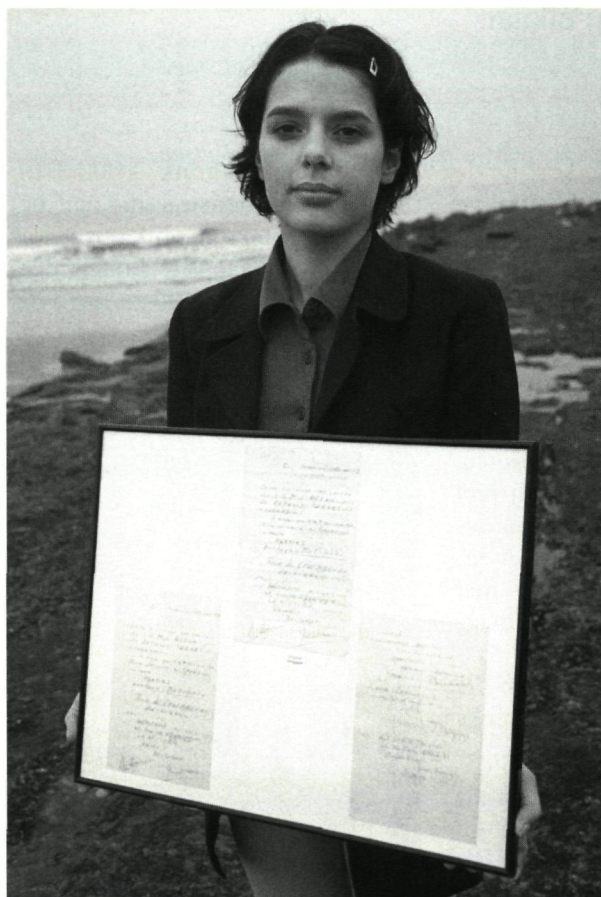
die vijf Belgische matrozen 42 jaar geleden in zee wierpen. Uiteraard begreep de jonge strandjutter de boodschap niet. Ze maakte het goedje via de politie over aan het Belgisch consulaat in IJsland. Op 5 maart 1999 kreeg het commando van de M917 Crocus tijdens een receptie in Oslo n.a.v. de Stanav-periode (Standing Naval Forces in the Channel) door Marc Baptist, Belgisch ambassadeur in Noorwegen en IJsland, dit hartverwarmend documentje overhandigd...

Prinsesje uit het noorden

"Message in a bottle" groeide uit tot een groots media-evenement. Het verhaal kon je als getuigenis van Pierre Latinis (één van de vijf) uitgebreid in de vorige editie lezen. Doorgaans eindigen sprookjes met de lange snuit van het varkentje. In dit geval breide Neptunus daar in samenwerking met de Ijslandse luchtvaartmaatschappij

Icelandair als apotheose nog een staartje aan. Sommigen beweren dat de fles 42 jaar geleden op een dooie zondagmiddag uit verveling in zee werd geworpen. Andere getuigen geven schoorvoetend toe dat ze heimelijk hoopten op een ontmoeting met een mysterieuze droomprinses. Laat deze uitlating ten gunste van het ganze verhaal de juiste zijn want mits een forse verschuiving in tijd en ruimte vond op 15 oktober dit klein mirakel plaats.

"Door euforie bevangen", was het sfeertje waarin minutenlang tientallen camera's gingen flitsen toen de bevallige Sigurbára Rúnarsdóttir met een bekoorlijke zwier het nokvolle zaaltje be-



Sigurbára kreeg een aandenken van haar merkwaardige vondst.



Pierre Latinis in een grote omhelsing met het prinsesje uit het noorden.

trad. Pierre Latinis, René Authome, Jacques Dziechciarek, François Rasir en Jacques Lebon waren duidelijk aangedaan, wanneer ze "hun" prinsesje uit het noorden in de armen slo-ten. Veel meer dan samen feestelijk tafelen en dure eden zweren om con-tact te houden, zat er voor de vijf echter niet in. De klok ruim veertig jaar terugdraaien is nu eenmaal on-mogelijk. In oktober van het geze-gende jaar 1999 genoot Sigurbara samen met haar eigen vriendje van nationale media-belangstelling maar vooral van een uitgebreid toeristisch weekendje België.

Foto's: P. Hornez

Tekst: F. Bruneel



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

La L.M.B. fête ses 100 ans; l'AORMAR, son demi-siècle d'existence

Le 22 octobre dernier, au Palais des Académies à Bruxelles, ont été célébrés conjointement le centenaire de la création la LIGUE MARITIME BELGE - L.M.B.(*) et le cinquantième de l'ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RESERVE DE LA MARINE - AORMAR.

Une séance académique, suivie l'après-midi d'un non moins prestigieux "Symposium Maritime" constituèrent l'essentiel du programme de cette journée élaborée entre autre avec la collaboration de la Marine, du Comité Scientifique d'Histoire Maritime et du "Maritiem Instituut" de l'Université de Gand. Une assemblée composée de plus de 165 gens de mer, marins de haut bord représentatifs de tous les aspects du monde maritime belge, participa avec intérêt, à cet important événement.

Parmi les personnalités qui prirent la parole le matin, Fr. De Meulder, secrétaire de la Ligue, présenta dans l'ordre:

- le Capitaine au long cours A. Westerlinck, président de la L.M.B., qui esquissa le remarquable C.V. de la Ligue et ses multiples réalisations au cours des décennies écoulées.
- le Capitaine de frégate (R) J. De Decker, président de l'AORMAR qui enchaîna en faisant l'apologie de son association qui, en ce jour anniversaire, s'est vu octroyer le titre de ROYALE par SM. le Roi Albert II.

Profitant de l'occasion, cet officier posa la question quant à la nécessité

pour le pays de disposer encore d'une "Réserve". Il défendit en suite l'idée d'une nouvelle Réserve Volontaire et développa les arguments en faveur de futures options à prendre en ce domaine aussi spécifique, un secteur où le militaire et le civil s'avèrent indissociables.

- le Capitaine au long cours A. De Wilde, Directeur général du port de Gand aborda dans un exposé intitulé "Een nieuw Belgisch Zeilopleidingsschip: realiteit of utopie?" le thème de l'enseignement maritime dispensé aux candidats-officiers de marine et déplora le fait qu'en l'absence d'un voilier-navire-école, l'Ecole de Navigation d'Anvers ne dispensait qu'une formation fort théorique.

Il vanta ensuite les avantages pour un pays de disposer d'un tel grand voilier; celui-ci servant non seulement pour la formation à la mer mais aussi comme ambassadeur de nos produits et/ou ressources technologiques, sociales, culturelles et pourquoi pas, touristiques. Quant à réarmer le MERCATOR?...

L'après-midi le symposium maritime proprement dit fut introduit --et brillamment synthétisé in fine-- par le professeur C. Koninckx. Il permit au professeur Dr. Alain Verbeke (V.U.B. - Fac. ESP) de développer avec beaucoup de clarté un sujet complexe intitulé: "Enkele bedenkingen over de bijdrage van de maritieme sector tot de belgische wel.vaart"



Le professeur C. Koninckx introduit le symposium maritime.

Abordant d'abord différents aspects de cette problématique comme la construction et l'exploitation d'infrastructures hydrauliques, celle des ports de mer et de la navigation intérieure, il conclut en énonçant cinq priorités à l'adresse des gouvernants tant fédéraux que régionaux, cinq recommandations essentielles en faveur du secteur maritime.

Le Professeur Dr. Yves Van der Mensbrugghe (K.U.L.) développa ensuite pendant vingt-cinq passionnantes minutes "Le pavillon du navire: évolution en droit international et en droit belge". Expliquant avec clarté les conventions internationales, les pavillons de complaisance, les effets du droit belge en la matière, etc. sans oublier de préciser les

(*) Dans une prochaine livraison nous détaillerons l'historique, les réalisations et futurs projets de cette alerte centenaire!



Un public attentif aux exposés présentés

effets du Mémorandum d'Entente de Paris de 1982 sur le contrôle des navires par les autorités du port. Et de conclure en disant que "l'évolution du pavillon était une manifestation des bouleversements que connaît le droit de la mer, bouleversements qui rendent ce droit quelque peu ardu mais passionnant dans ses métamorphoses".

Dans son "Shortsea Shipping in Belgisch perspectief" le Prof. Dr. Eddy Van de Voorde (UFSIA et ITMMA) aborda l'important et actuel problème de la mobilité lié à l'évolution du transport maritime; analysant, chiffres à l'appui, les multiples aspects de ce type de Shipping et ceux des marchés potentiels.

Le dernier exposé de la journée, intitulé: "Quel sera le rôle de la Marine belge demain?", permit à l'Amiral M. Verhulst de démontrer les liens indissociables existants dans un pays comme le nôtre, entre nos deux marines, celle de commerce et celle dite de 'guerre'.

Il étaya son propos par des thèmes tels que: Sécurité et défense du citoyen, de ses valeurs essentielles et de ses intérêts vitaux; Le commerce maritime mondial et la régionalisation des conflits; La coopération bi-ou multinationale; Opdrachten en taken van de Marine; le rôle de la Marine face à ses moyens en hommes, matériel et ..finance, etc. Sans oublier la Réserve, à l'honneur ce jour-là, qui fournit un indispensable complément d'effectifs qualifiés.

Et de préciser ce propos: 'Er is geen verschil gemaakt tussen een wederopgeroepen reservist en een actieve militair. Ze zijn allebei lid van de 'bemanning' en elk bemanningslid heeft een taak te vervullen aan boord'!

L'Amiral Verhulst conclut son analyse en ces termes: "Au vu de ce qui précède, l'on découvre que le rôle de la Marine dépasse celui qui lui est généralement reconnu. Elle atteint ses objectifs dit-il, par la recherche d'un plus haut rendement interne et

d'une coopération accrue aussi bien interforce et interdépartementale qu'internationale. C'est dans cette voie que la Marine s'est engagée, montrant par la même au pays et à nos alliés qu'elle veut être un des moteurs du développement de la défense européenne".

La Ligue Maritime Belge aujourd'hui centenaire, avait adopté comme slogan lors de sa création en juin 1899: *Sans Marine, pas de commerce, pas de richesse, pas de prospérité.*

Aujourd'hui encore, tous les participants de cet événement-anniversaire partagent assurément ces mêmes objectifs et sont convaincus de la pertinence des exposés présentés par ces orateurs initiés, leurs pairs.

Reste, dans l'intérêt de la nation, à rééditer un tel groupe d'experts -à suggérer l'an prochain- pour qu'au vu du succès d'octobre dernier, les dirigeants du monde industriel et les décideurs politiques soient nombreux à solliciter une invitation pour participer de façon active et concrète aux futurs débats.

Leurs places sont d'ors et déjà réservées au premier rang!

Photos: P. Hornez

Texte: Saint Bernard du Spuikom



Het Belgische Marinekorps en operatie *Dynamo*

Op 10 mei 1940 viel de Duitse "Wehrmacht" België, Nederland, Luxemburg en Frankrijk binnen. Op vraag van de Belgische regering trok de *British Expeditionary Force*, samen met een aanzienlijk deel van het Franse leger België binnen, om de Duitse opmars te stoppen. De Wehrmacht wist echter ter hoogte van de stad Sedan door te breken naar de kanaalkust. Hierdoor werden alle geallieerde troepen die zich in de Lage Landen bevonden omsingeld. De Engelse en Franse legers werden teruggedrongen in een klein gebied dat zich van aan de kust tussen Gravelines en Nieuwpoort een eind in land uitstrekte. Op 28 mei capituleerde het Belgische leger. Voor de Britse bevelhebbers restte er nog maar één verstandige optie: proberen zoveel mogelijk soldaten te evacueren via de haven van Duinkerke – de laatste kanaalhaven in geallieerde handen – en de stranden tussen Gravelines en Nieuwpoort. Deze operatie, die de codenaam *Dynamo* kreeg en onder leiding stond van de Engelse Vice-admiraal Ramsey, ging officieel van start op de avond van 26 mei 1940 en eindigde negen dagen later, op 4 juni. Uit-

eindelijk werden ongeveer 338.000 geallieerde troepen gered. De meerderheid van deze soldaten werd geëvacueerd door pakketboten of destroyers. Toch speelden ook sleepboten, jachten, *coasters*, vissersboten en andere kleine vaartuigen een rol, vooral bij het weghalen van de troepen op de stranden.

Hoewel de meerderheid van de deelnemende vaartuigen van Engelse oorsprong was, leverden ook Franse, Belgische en Nederlandse boten een belangrijke bijdrage. Hoeveel Belgische vaartuigen uiteindelijk hebben deelgenomen aan de evacuatie is niet duidelijk. De cijfers situeren zich tussen de 48 en de 65, waarbij vijf- tot tienduizend manschappen werden geëvacueerd. Vooral de Belgische vissersvaartuigen speelden hierin een belangrijke rol. Het Marinekorps, de minuscule Belgische zeemacht die in september 1939 was opgericht, leverde echter ook een (relatief beperkte) bijdrage.

De meerderheid van de vaartuigen van dit korps bevond zich sinds 26 mei 1940 te Dartmouth. Ze waren België op de 22^{ste} ontvlucht. Op vraag van de Engelse autoriteiten

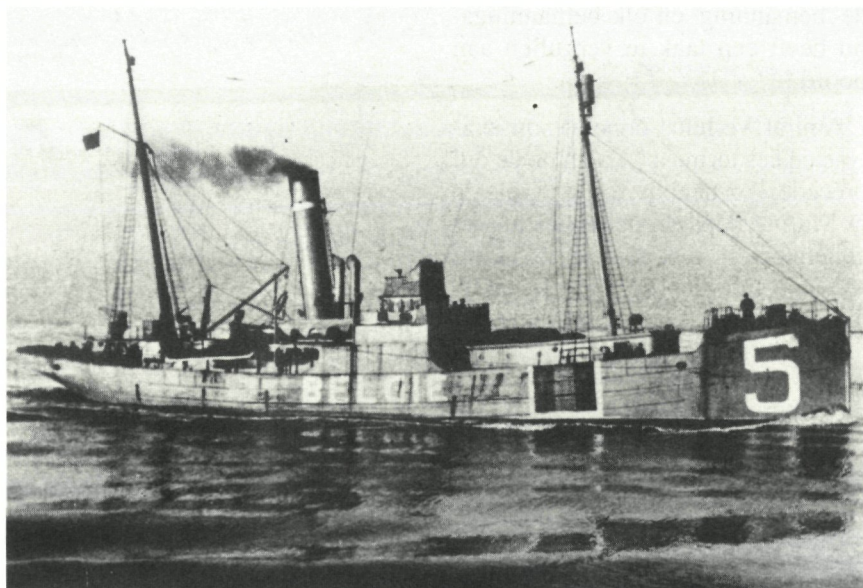


De voorpagina van de "Patriote Illustré" van 31 december 1939.

vertrok op 29 mei de loodsboot A4 richting De Panne, om er troepen op te pikken. Officiëren en onderofficiëren moesten in de eerste plaats worden aan boord genomen, soldaten in de tweede plaats. Wanneer het vaartuig ter hoogte van Folkestone was, werd de opdracht echter afgelast.

Op 31 mei vertrokken de loodsboot A5 en het vissersvaartuig Z25, vergezeld door de MLB16 (de latere HMS Kernot) van het Zeewezen, richting Duinkerke. Het konvooi stond onder leiding van luitenant D'Hauwer. Het volgende reisverslag, geschreven door meester Willems van de Z25, vat de tocht goed samen:

"Den 31 mei 1940 om 2u werd aan Z25 orders gegeven om met de A5 en loodsboot 16 te vertrekken naar Dover voor orders. De Z25 stond onder leiding van meester R. Willems. Om 2u30 werd onder leiding van een loods de haven buiten gevaren en vormden wij samen met A5 en loodsboot 16 konvooi en werd om 3 uur koers gezet voor Dover, lichte N wind, klaar zicht, lichte W.deining. Om 11 uur moesten wij stoppen wegens defect aan de verkoelingspomp en werden wij op sleep genomen door A5.



De loodsboot A5 die deelnam aan de operatie *Dynamo*.

Den 1 juni 1940 kwamen wij ten anker om 8.15 dwars van Dover en bleven daar wachten voor orders. Intussen was onze verkoelingspomp weder hersteld en konden wij verder op eigen kracht voortdoen. Om 19.30 werd van ankerplaats verwisseld nevens het Fransche aviso *Dirigeant* (vermoedelijk de aviso *La Diligente*) om daar verder orders af te wachten. Den 2 juni om 14 uur ontvingen wij orders om naar Duinkerken te gaan in konvooi met A5 en vertrokken wij om 15 uur met kalme zee, klaar zicht, lichte W.deining. Den 3 juni 1940 om 2 uur werd de haven van Duinkerken binnengevaren waar wij vastmeerden aan de oost pier in de haven en wij onmiddellijk 90 fransche soldaten inscheepten. Direct daarna werd onder moeilijke omstandigheden de haven weder uitgevaren en waren wij om 2.25 buiten, waarna wij koers zetten voor N. Goodwin, alwaar wij om 7 uur te anker kwamen (...). Om 8.30 anker op en stoomden wij naar Ramsgate voor de soldaten te ontschepen en om 9.45 werd binnengegeloopen, gelost en 9u50 kwamen wij ten anker op de rede van Ramsgate, om 20u15 ontvingen wij orders om met de A5 naar Dartmouth te stoomen waarna wij om 20u20 anker op gingen en met kalme zee, slecht zicht en deining van oost werd vervolgens naar Dartmouth gestoomd. Den 5 juni 1940 werd om 0.30 ten anker

gekomen om daglicht af te wachten voor Dartmouth binnen te loopen, om 5.45 werd anker opgegaan en volgden wij de A5 die een loods aan boord heeft gekregen naar de haven, waar wij vastmeerden om 7 uur".

De Z25 evacueerde dus 90 Franse soldaten. De A5 had 234 manschappen aan boord genomen. Tijdens het inschepen van de troepen was er echter vlakbij het vaartuig een bom ingeslagen, waarbij tweede meester Hermie, samen met vijf Franse soldaten gewond werd. De (burger) bemanning van de MLB16 had geweigerd de oversteek naar Frankrijk te maken. Het vaartuig keerde onverrichterzake terug naar Dartmouth.

Op 31 mei was ook het vissersvaartuig H75 naar Duinkerke vertrokken. Deze eenheid slaagde erin om, eveneens tijdens de nacht van 2 op 3 juni, meer dan 200 Franse soldaten van de 142^{ste} artilleriedivisie in veiligheid te brengen.

De 31^{ste} mei werd nog een vierde groep vaartuigen van het Marinekorps richting Duinkerke gezonden. Het ging om de vissersvaartuigen O317 en Z8. Het Engelse kustwachtschip Cape Palliser stuurde ze de volgende dag echter terug naar Dartmouth. Een vissersboot die in Dartmouth achtergelaten was door haar bemanning, de O92 Graaf van Vlaanderen, werd eveneens door de

mariniers bemand om deel te nemen aan operatie *Dynamo*. Wat dit laatste vaartuig heeft gepresteerd is ons niet bekend.

Uiteindelijk hebben dus slechts drie vaartuigen van het Marinekorps (de O92 buiten beschouwing gelaten), effectief deelgenomen aan de evacuatie: de A5, de Z25 en de H75. Deze drie eenheden slaagden erin om tenminste 524 geallieerde soldaten in veiligheid te brengen. De bemanning van de A5 en Z25 werden op het dagorder van het Marinekorps voor hun moed geprezen. Voor de H75 gebeurde dit niet, omdat het vaartuig na haar deelname aan operatie *Dynamo*, door de Fransen naar Cherbourg werd gedirigeerd, om er door de *Marine Nationale* als mijnenveger in dienst gesteld te worden. De commandant van het Marinekorps heeft hierdoor nooit een rapport van de H75 gekregen.

De tekst over de Z25 luidt als volgt: "*Parti de Dartmouth, le Lieutenant D'Hauwer commandant, les sous-officiers, quartiers-maitres et matelots du Z25, ont montré le plus grand courage en n'hésitant pas de faire tout ce qui était humainement possible pour chercher à Dunkerque au milieu d'un bombardement intense -90- militaires français et les ramener sains et saufs à Douvres (eigenlijk Ramsgate)*".

De drie vaartuigen werden ook vermeld in het dagorder van het Franse leger.

Foto's verzameling J.-C. Vanbostal
Tekst: J. Van Raemdonck



De bemanning van de A5 en de Z25 werden geprezen voor hun moed.

Bronvermelding

C.H.D. Box1 FN. Zeeverslag Z25.

C.H.D. Box1 FN. S.S. A5. Rapport de Voyage.

C.H.D. Box1 FN. Rapport général pour le Chef du Corps.

C.H.D. Box 1 FN. Ordre du jour. 7 juni 1940. Z25.

DIVINE, D., *The nine days of Dunkirk*, New York, 1959.

VAN RAEMDONCK, J., *Het Belgische Marinekorps (1939-1940)*, Leuven, 1999.

UNE RÉPLIQUE D'UN MONUMENT HISTORIQUE... ... EST UN MONUMENT!

Le port de Blankenberge fut le théâtre, les 11 et 12 septembre derniers, d'activités maritimes festives peu communes. En grandes pompes et en musique on y mit en effet un 'scute' à l'eau le samedi et l'Aumônier des Pêcheurs le baptisa 'B.1 - St. Pieter' le lendemain, avant que soient larguées les amarres pour offrir ses deux grandes voiles carrées en partage au vent du large... Tout un programme!

Au rendez-vous ce week-end-là, une foule de curieux, d'amis-marins et admirateurs, des connaisseurs peu ou prou des choses de la mer, des groupes folkloriques d'origines diverses. Et même le "Détachement du Corps des Torpilleurs de Marine", nouvelle entité 'historique' du plus bel effet, mise sur pied l'an dernier, par les Amis de la Section Marine du Musée de l'Armée de Bruxelles. De plus, notre Marine avait délégué le A 950 VALCKE tandis que le 40è Héli de BE-Koks envoyait un Sea-King en reconnaissance pour marquer cet exceptionnel événement.

Pouvait-on trouver meilleure opportunité que ce dimanche-là, déclaré "Open monumenten dag" en Flandre, pour lancer cette barque séculaire, réplique parfaite d'un bateau de pêche du cru, dont les derniers exemplaires furent retirés du service actif vers 1914. L'ultime exemplaire fut dynamité dit-on par l'occupant en 1916, à l'ouest du Pier! Par marée de basse-basse mer, on peut en apercevoir encore quelques débris de membrures.

Les initiateurs et chevilles ouvrières de ce projet —à peine une quinzaine de bénévoles, membres de l'a.s.b.l. du même nom— concrétisaient, ce jour-là, un rêve né 7 ans auparavant de la rencontre de deux passionnés de patrimoine maritime.



.. embouquer à nouveau le chenal familial .. comme autrefois!

Photo: Fr. Philips

Le premier, Herman DEWIT, originaire du Pajottenland, est un pionnier de la relance de la musique populaire flamande. A la tête de son groupe "'t Klikske", il se rend depuis des années à l'étranger pour participer à des festivals de chants marins, où des dizaines de "vieux gréments" se donnent aussi rendez-vous. Force lui fut de constater que parmi tant de vieilles barques venues de tous les pays, les belges y étaient rares. D'où lui vint l'idée de construire une réplique du célèbre 'scute de Blankenberge' et de doter ainsi notre pays d'un authentique fleuron maritime.

Un certain Danny BOSSIER, enfant de la mer et mareyeur de son état, s'associa d'emblée à cette entreprise tant il était enthousiasmé par le projet de faire construire cette barque "à l'ancienne", par un groupe de bénévoles enthousiastes.

La première difficulté à laquelle ils se heurtèrent fut le fait qu'il n'existait pas de plans de ce type d'embarcation. Aux siècles passés, on cons-

truaisait en effet les bateaux 'à vue de nez', les lignes d'eau et techniques étant transmises oralement, de père en fils ou de maître à compagnon.

Le duo de pionniers s'entoura donc d'historiens et architectes; de spécialistes de tous bois. Comme l'ami Luc Casaers, véritable encyclopédie vivante de notre histoire maritime; de dessinateurs tels que W. Heyneman, de membres de la famille Hae-rinck de Zeebrugge, qui construisaient jadis des chalutiers en bois ou du sieur Wittewrongel, voilier de son état, etc. Sans oublier quelques courageux 'bras' bénévoles.

Avec patience et persévérance, chacun se mit à l'ouvrage pour dénicher informations et illustrations; collationner documents d'époque et témoignages, etc.; autant d'éléments qui, alliés avec les données recueillies sur la maquette de 2,10 m de longueur conservée à l'hôtel de ville de Blankenberge, permirent finalement de dresser un plan des lignes d'eau et superstructures.

HISTORIQUE:

L'histoire du 'scute', parfois désigné sous le vocable de 'Blankenbergse Schuit', remonte au moins au (haut) Moyen-Age. De très anciennes illustrations ont ainsi été retrouvées dans les archives de la ville de Bruges.

Considéré à juste titre comme l'archétype des bateaux de pêche de notre littoral, la forme de la coque et sa construction sont le fruit d'une tradition maritime séculaire.

Les pêcheurs de nos côtes pratiquent en effet leur métier depuis la nuit des temps. Mais à l'exception de Nieuport, où l'embouchure de l'Yser offrait un port naturel aux barques, la côte de Flandre n'offre pas d'abris sûrs pour la navigation. Les pêcheurs étaient donc obligés d'échouer leurs bateaux à même la plage ou dans de petites criques que la mer avait creusées entre les dunes. Les barques étaient donc conçues en fonction de ces exigences particulières.

Le fond plat permettait en réduisant le tirant d'eau, de passer au-dessus des bancs de sable, mais le revers de la médaille était que ces embarcations sans quille profonde se faisaient décaler sous l'action du vent. C'est pourquoi elles furent munies de 2 dérives latérales, des grands panneaux en bois qu'on abaissait dans l'eau du côté sous le vent de la coque pour contrecarrer la dérive.

Jusqu'au milieu du siècle dernier, Blankenberge ne disposait pas d'un port et Zeebruges n'existait pas encore. Aussi pour pouvoir quand même pratiquer la pêche, il fallait de solides bateaux calant peu et à fond plat pour pouvoir échouer à l'étable de la marée, les cales remplies de poissons. Des charrettes tirées par des chevaux venaient alors prendre possession de la cargaison pour aller la vendre en ville. A marée hau-

Blankenbergse Scute

Caractéristiques principales du Scute

Longueur coque: 12,5m

Maître bau: 4,80m

Tirant d'eau: 0,40 - 0,50m

Membrures largeur x épais: 0,18 x 0,20m

Nombre: 24

Dérives: 3,90 x 1,45m

Poids: 200kg

Safran - poids: 150kg

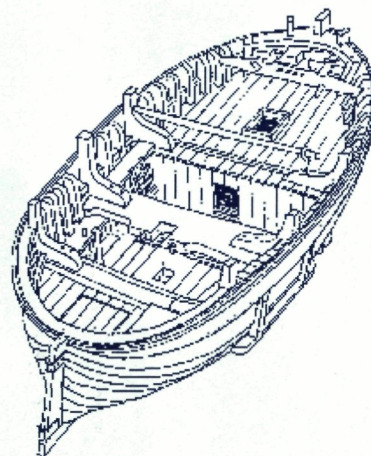
Surface voiles

Grand voile: 56m²

Misaine: 24m²

Mat longueur: 13m

Mat de misaine longueur: 7m



te, ces lourds bateaux étaient remis à flot pour une nouvelle partie de pêche.

Signalons en passant que ce type de bateau de pêche fut également mis en service, avec quelques différences dans les détails, sur les plages de Heist et de Wenduine.

La coque avait une longueur d'environ 11.50 m.; une largeur de 5.25 m., pour 2 m. de creux. Non chargé, le tirant d'eau était de 0.60 m., pour un déplacement de l'ordre de 20 tonnes.

La poupe était relativement basse afin de faciliter le maniement des agrès de pêche (1), tandis que l'étrave, haute et arrondie permettait à la coque de bien lever à la lame et de ne pas trop embarquer dans les courtes vagues de la mer du Nord. Pour pallier aux sévices du temps et des éléments, les oeuvres mortes étaient enduites de brai et les oeuvres vives de goudron.

Le poste d'équipage, très rudimentaire, se trouvait en-dessous du pontage avant. Comme certaines barques passaient parfois plusieurs jours en mer, l'inconfort devait souvent frôler la limite de l'endurance des plus solides pêcheurs.

A l'origine, le scute, qui avait un mât de misaine et un grand mât, était gréé en lougre avec 2 voiles au tiers ou à "bourcet", frappées sur des vergues qui étaient maintenues pratiquement à l'horizontale.

Les mâts des scutes n'avaient pas d'haubanage, mais la drisse de la voile était fixée de telle façon qu'elle aidait le mât à mieux résister à la pression du vent.

Les voiles, traditionnellement blanches à bord des bateaux de ce type, furent remplacées plus tard, par des voiles rouge-brun. On obtint cette couleur en immergeant la toile dans une cuve d'eau bouillante mélangée à de l'écorce de chêne et des sels métalliques. Ainsi traitées, elles supportaient mieux la chaleur et les rayons du soleil. Elles ne s'étiraient plus et ne laissaient donc plus passer le vent qui dès lors, fut employé de façon plus 'rentable'. En outre, la toile pourrissait beaucoup moins vite.

Avant que les voiles ne fussent tannées, c'est-à-dire teintes, et donc qu'elles s'étiraient à cause du soleil, le mousse devait 'mouiller' la toile en permanence avec une écope, afin de resserrer les fibres.

(1) Avant l'apparition du chalut à perches on employait le chalut 'dormant'.



L'aumônier des pêcheurs baptisant le "B.1 - St. Pieter"

Il se disait à l'époque que si le mousse parvenait à projeter l'eau par-dessus la vergue, il pouvait épouser la fille de l'armateur. Las, ses chances de réussir étaient réduites quant on sait que cette vergue était saisie sur le grand mât, à plus de 7.50 m. de hauteur!

Terminons en mentionnant pour la petite histoire, que dans un document de famille daté du 11 juin 1904, "un certain Emiel HAERINCK s'engageait à construire "een nieuwe schuit in hout" pour Constant CATTOOR et ce pour la somme de 3.750 frs., tout compris!".

RÉALISATION DE LA RÉPLIQUE

La construction 'moderne' de cette réplique requit énormément de savoir-faire!

Le concept de la coque d'une telle embarcation est très spécifique; le scute étant en effet construit en partie en bois bordé et calfaté (oeuvres vives) et en partie à clins. Ces lar-

ges clins qui devaient être "brûlés en forme" au-dessus d'un feu de roseaux afin de leur faire épouser les formes arrondies de l'étrave et de la poupe. Sur le chantier de Blankenberge on fit appel pour cela, au savoir-faire et à l'expérience d'anciens charpentiers de marine.

Bien qu'initialement du bois de chêne fut prévu pour la construction, on lui préféra finalement l'orme, plus aisé à maîtriser. Pas moins de 90 m3 de bois furent ainsi travaillés pour en finaliser 35 dans la coque du Scute. Les mâts et espars furent cependant taillés dans du bois de pin.

sements. En temps, en énergie, en savoir-faire, en essais de tous bords, en chasse aux sponsors et autres BBQ-lucratifs.

Sept ans aussi, d'une tranche de vie commune, faite de divergences de vue et de franche amitié. De moments de doute et d'instant d'intense et vrai bonheur. Comme ceux que se partagèrent l'équipage d'élus, ce dimanche ensoleillé de septembre lorsque, débordant du quai pour embouquer le chenal familial, le B.1 entreprit son "maiden trip". Tanguant un peu et roulant comme un vrai scute d'autrefois, pour le plus grand plaisir de ses géniteurs; de ces marins enthousiastes qui disposent désormais d'un ambassadeur digne de leur région maritime. Un symbole aussi, celui du renouveau d'une certaine construction navale.. patrimoniale!



Les scouts marins étaient au rendez-vous

Photos: J. Camps

Quant aux problèmes techniques et aléas de tous ordres qu'il fallut résoudre au fil des jours, pendant toutes ces années de labeur, leur inventaire fait figure de véritable odyssée, qu'il n'entre pas dans ce propos de détailler.

Reste cependant que la réalisation de cet audacieux projet aura été une entreprise de longue haleine, ayant coûté 7 années d'énormes investis-

Preuve aussi que dans notre pays d'ambitieux projets peuvent encore être réalisés; quoi qu'en pensent certains!

Saint Bernard du Spuikom

"Dag der Zeelieden" huldigt Charles Van Avermaet

Op 3 september vond in Antwerpen de jaarlijkse "Dag der Zeelieden" plaats. Aan het monument der zeelieden, vlakbij het Kattendijkdok, brachten oudstrijders, militairen en personaliteiten van het zeewezen hulde aan zeelui die in beide wereldoorlogen het leven lieten. Dit evenement is een gezamenlijke herdenkingsplechtigheid voor zowel de koopvaardij als de Marine. Jaarlijks plaatst de "Dag der Zeelieden" twee helden centraal, mensen die in aartsmoeilijke en gevaarlijke situaties blijf gaven van grenzeloze moed en opmerkelijk leiderschap. Dit jaar werd een speciale hulde gebracht aan wijlen Kapitein ter lange omvaart François Lardinoy en wijlen fregatkapitein Charles Van Avermaet. Na het ceremonieel gedeelte gaf Baron Delwaide, schepen van de Haven een opmerkelijke toespraak in het stadhuis. Hij schetste heel typerend de persoonlijkheid van de twee gehuldigden. Wij focussen even in op "onze" Marineheld.

Charles Carolus-Maria Van Avermaet werd in Sint Niklaas geboren op 23 december 1922. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog was hij amper 17 jaar. Zoals zoveel jongens van zijn leeftijd werd hij verplicht geëvacueerd naar Rouen in Frankrijk om daar een snelle militaire opleiding te krijgen. Tijdens het debacle in Duinkerke, midden de operatie "Dynamo" (een grootscheepse evacuatie) omsingelden de Duitsers hem en zijn makkers en dreven hen naar de kust. Charles kon ontsnappen en vluchtte met zijn groep naar Engeland, aan boord van een klein vissersbootje, de Dover Patrol. Tijdens die vlucht beschoten Duitse duikvliegtuigen (Stukas) het bootje met machinegeweren. Na een bewogen en gevaarlijke overtocht

"landde" het gezelschap in Folkstone. Van Avermaet kreeg er als "war refugee" de landing card WR 31902.

Eén der eerste Belgen in Skegness

In 1941 meldde hij zich als één der Leerste oorlogsvrijwilligers bij de Royal Navy Section Belge. Zijn eerste opleiding kreeg hij in het befaamde HMS Royal Arthur in Skegness. Onmiddellijk daarop volgde hij als eerste en enige Belg in HMS Valkyrie, te Douglas, Isle of Man, de RDF-cursus (Radio-Direction and Distance Finder), nu beter bekend als radar. Op 11 februari 1942 vervoegde hij het gloednieuwe eerste Belgische korvet, K226 HMS Godetia.





De weduwe van Charly Van Avermaet krijgt een geschenk uit handen van Baron Delwaide, schepen van de Haven Antwerpen

zoals het hoort en commandant is correct. Hou dit zo voor de rest van je loopbaan als reserve-officier van de Zeemacht. Maar daarbuiten zijn we allen vrienden reserve-officieren. En daar is mijn naam Charly".

Op 26 januari 1976 werd fregatkapitein Van Avermaet door Admiraal Van Dijck, stafchef van de Zeemacht, gelast met het oprichten van een reserve-organisatie van de Naval Control of Shipping Organisation. Dit stond voor "zeeverkeercontrole van de koopvaardij". Op 5 februari '76 benoemde Admiraal Van Dijck hem tot Divisiecommandant bij de NCSO-Reserve-divisie. In amper één maand had hij met zijn staf de ganse administratieve organisatie, de rekrutering en werking

van zijn eenheid onder controle. Op 27 maart 1976 begonnen lessen en oefeningen in de marinebasis van Kallo.

Van Avermaet maakte van zijn reserve-divisie een bloeiende eenheid en bleef er actief tot hij wegens het verstrijken van de leeftijdsgrens, op 8 december 1979, de Zeemacht verliet. Op zijn palmares mocht hij, behalve zijn verdiensten bij de Royal Navy Section Belge, maar liefst 91 wederoproepingens spelden. Hij overleed op 11 september 1989.

Toen Charles het voorzitterschap van de reserve-officieren Antwerpen overdroeg aan fregatkapitein Janssens, wou hij absoluut niets opdringen aan een volgende generatie.

Toch drukte hij de wens uit, zorg te dragen voor twee evenementen die hem zeer nauw aan het hart lagen: de "memorial day" aan de Cromwell Tank, georganiseerd door "the British Legion" en de Dag der Zeelieden, georganiseerd door het Belgisch Zeemanscollege. Wanneer we terugblikken naar zijn persoonlijke inzet en loyaal engagement tijdens de tweede wereldoorlog, wordt de persoonlijke betrokkenheid van fregatkapitein Van Avermaet bij deze twee plechtigheden overduidelijk. Het is heel terecht dat hij hier heel screen maar vol overtuiging alle eer werd bewezen.

Tekst en foto's F. Bruneel

met dank aan Baron Delwaide, schepen van de Haven te Antwerpen en het Centrum voor Historische Documentatie van de Krijgsmacht in Evere



In memoriam:

Le Capitaine de frégate Hre Charles Van Avermaet

Marin exemplaire de la guerre 1940-45

Le capitaine au long cours Roger Smet, président du comité organisateur du "jour des marins" en métropole et vice-président de l'Académie royale de la marine de Belgique, a eu l'excellente initiative de consacrer la journée maritime du 3 septembre 1999 à la mémoire, d'une part d'un héros de la marine marchande, le capitaine François Lardinois, et d'autre part d'une exemplaire personnalité de la section belge de la Royal Navy; le capitaine de frégate Charles Van Avermaet.

Deux discours significatifs furent prononcés. L'un en présence du représentant de S. M. le Roi et de l'amiral de flottille Thibaut de Maisières, par le capitaine Roger Smet devant le monument aux marins morts en 1940-45 du quai Tavernier à Anvers; l'autre à l'hôtel de ville, par l'échevin du port le baron Léo Delwaide. Le souvenir du prestigieux marin que s'avéra Charles Van Avermaet fut chaque fois évoqué en présence de sa veuve Mme Micheline Van Avermaet. L'échevin lui remit une médaille du souvenir au nom de la ville d'Anvers tandis que le président Smet la fleurit au nom du comité organisateur de cette mémorable journée.

Le futur capitaine de frégate n'avait pas 18 ans quand il gagna l'Angleterre au péril sa vie dans la fournaise de Dunkerque fin mai 1940. Tandis que s'embarquaient sous le feu de l'ennemi 220.000 hommes du corps expéditionnaire britannique du général Lord Gort et 120.000 militaires français de la 1ère armée française du général Blanchard, le jeune

Van Avermaet réussit la traversée de la Manche à bord d'un bateau de pêche. Il arriva à bon port et s'engagea dans la Navy.

Un volontariat plein de périls puisque sévissaient entre les USA et le UK, les U boten de l'amiral Dönitz, acharnés à détruire les convois apportant à la Grande Bretagne l'indispensable approvisionnement. Van Avermaet, ayant le souci des responsabilités et la trempe d'un chef, ne tarda pas à suivre diverses écoles qui l'amènèrent au grade d'officier. Sur des mers plus cruelles que jamais il navigua sur l'Atlantique, les mers des Indes occidentales et le golf du Mexique. Partout l'ennemi veillait et partout était le danger. Un danger mortel. Lorsque l'initiative du Lt Victor Billet de créer une section belge de la Royal Navy eut porté ses fruits Van Avermaet navigua sous le pavillon de la corvette belge "Godetia". On le trouva également à bord du sous marin néerlandais PO9 et de la corvette britannique H.M. Kingcup.

La libération du continent

Malgré les incertitudes de la météo, le généralissime Ike Eisenhower décide le 6 juin 1944 de lancer la plus gigantesque opération de débarquement de l'histoire de la marine. Van Avermaet est de la partie pour assurer la sécurité des premières vagues d'assaut sur Juno Beach à hauteur de Courseulles-sur-mer. Ce furent des heures dantes-



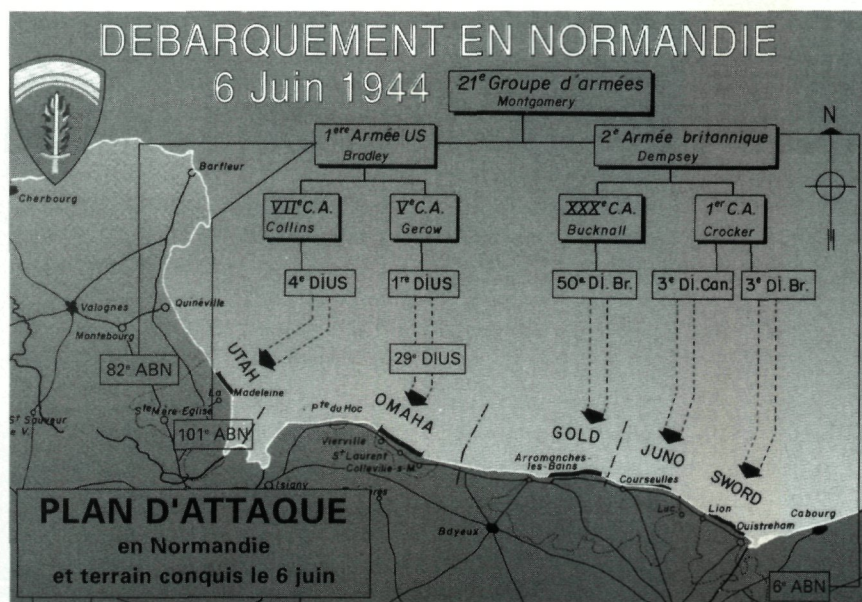
Capitaine de frégate Hre Ch. Van Avermaet

ques où la "Luftwaffe" et la "Kriegsmarine" s'efforcèrent en vain de repousser les anglo-américains. Ceux-ci allaient avoir raison de le Mur de l'Atlantique et des "asperges" de Rommel entravant le mouvement des troupes libératrices sur les plages si chèrement acquises.

Lorsque l'offensive alliée des divisions du maréchal Montgomery eut libéré nos provinces, et que la 11th armoured division du général Roberts eut chassé sans coup férir l'ennemi de la métropole, la navigation sur le fleuve n'était pas libre pour autant. L'ennemi était toujours à Walcheren et contrôlait l'estuaire du fleuve. Début novembre 1944 grâce notamment au prodigieux effort des Canadiens et à l'aide modeste mais efficace des commandos belges du capitaine - futur général - Dandoy, l'estuaire de l'Escaut - (ce geste clair que fait selon Emile Verhaeren, la patrie entière pour gagner l'infini de la mer) était dégagé.

Les alliés n'étaient pas au bout de leurs peines, l'ennemi ayant abondamment truffé le littoral et le fleuve de mines perfides dont le danger était mortel. A bord de la 118ème flottille de dragueurs de mines Van Avermaet participa à l'opération de nettoyage des eaux qui allaient encore exiger des pertes humaines sensibles avant de s'ouvrir à la navigation.

Des distinctions flatteuses marquèrent la carrière de Charles Van Avermaet commandeur de l'ordre de Léopold II. Il était également détenteur de l'Atlantic Star "with claps" France and Germany, de la médaille de la France libérée etc. Quand Charles Van Avermaet eut rejoint la Force Navale il fut chargé de l'organisation d'abord, du commandement ensuite, du Naval Control of Shipping. Ayant atteint la limite d'âge avec le grade de capitaine de frégate le 8 décembre 1979, il se dévoua dans diverses associations d'officiers et de marins jusqu'au jour où, frappé par une maladie qui ne pardonne pas, il s'alita. Pendant plusieurs années il fut soigné avec un admirable dévouement



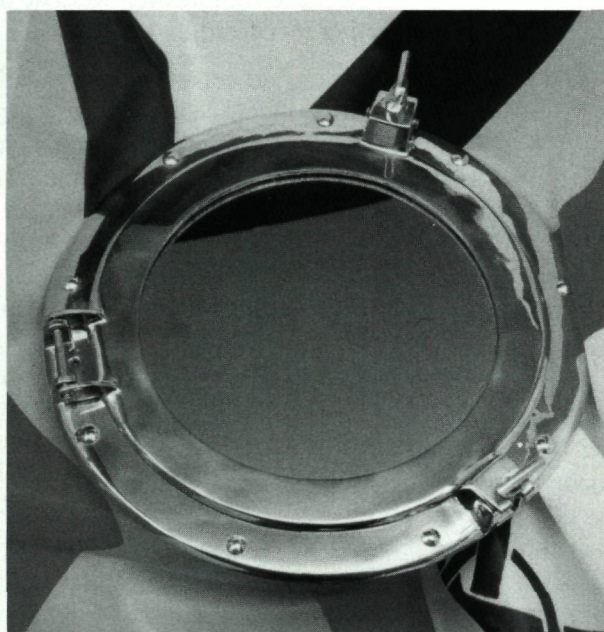
Le débarquement en Normandie: le plan d'attaque du 6 juin 1944

par son épouse Micheline. Il fut terrassé le 8 mai 1990.

Il faut savoir gré au président Roger Smet et à ses collaborateurs, du soin apporté à entretenir le souvenir des "capitaines courageux" qui sont les fleurons de notre marine et méritent d'être sauvés de l'oubli.

Il n'est pas sans intérêt de signaler que la Royal Navy avait envoyé le H.M. Berkley pour représenter le pavillon britannique aux mémorables cérémonies de la journée des gens de mer de septembre 1999

P. Eygenraam



Patrijspoortspiegel
Ware grootte: 30 cm

Ref.: REN 00186

Miroir hublot
Hauteur réelle: 30 cm

Prijs/prix: 1595,- BEF

Portokosten/frais de port: 150,- BEF

op rekening: 473-6090311-30
numéro de compte:

NORTHERN LIGHT - 99

NAVO's grootste maritiem herfstmanoeuvre

Tussen 13 en 26 september namen meer dan 100 schepen uit 11 NAVO landen deel aan **NORTHERN LIGHT 99 (NL-99)**, het grootste maritiem NAVO manoeuvre van 1999.

Hoofddoel van NL-99 was het testen en evalueren van NAVO-eenheden en -procedures tijdens vredesondersteunende operaties bij een regionale crisis en dit zowel op hoge zee als in de kustwateren.

Tijdens de persdag aan boord de HNLMS Rotterdam, het amphibische landingsschip van de Nederlandse marine, verduidelijkten Admiraal Sir Essenhigh (CINEAST-LANT) en zijn Franse collega Admiral d'Escadre Naquet-Radiquet (CECLANT) de voornaamste objectieven van de oefening:

- testen en evalueren van HQ en eenheden tijdens crisisoperaties, met de nadruk op het bewaken en patrouilleren van de drukke scheepvaartroutes en in amphibische operaties
- commandoprocedures bij gecombineerde maritieme strijdkrachten aan de praktijk toetsen
- het integreren van luchtstrijdkrachten ter ondersteuning van maritieme en amphibische operaties
- de evacuatie van burgers en het behandelen van grote aantallen gekwetsten

Speciale aandacht ging uit naar het testen van het Multi Nationaal Logistiek Commando concept en de operationele controle van het MNLC



M854 Harlingen (Nederland)

op zee, aan land en in combinatie met de luchtstrijdkrachten.

Een ander belangrijk aspect van **NL-99** was de communicatie tussen de eenheden via e-mail, internet en de databanken. Deze wijze van communicatie is de toekomst voor de bevelhebbers van IRF en multi-nationale vlootverbanden. De oefening combineerde tevens de doorgedreven training van duikboten in de tactieken en procedures bij operaties in ondiepe wateren.

Met het einde van de Koude Oorlog en de forse besparingen op defensiebudgetten is er ook een aanzienlijke vermindering van het aantal NAVO manoeuvres gekomen, de maritieme oefeningen in het bijzonder. Om het operationele peil van de strijdkrachten zo hoog mogelijk te houden zien de organisatoren zich verplicht de huidige oefeningen complexer te maken. Met andere woorden ze moeten een zo groot mogelijk gamma van maritieme oorlogsvoering aan bod laten komen.

Oefeningen zoals **NL-99** omvatten bijgevolg zowel AA, ASuW, ASW, C2W, MW en Regionale Scheepvaartcontrole scenario's. Omwille van deze complexiteit werd de oefening ingedeeld in 4 fasen.

Tijdens de eerste fase verzamelden de maritieme eenheden zich voor een 6 dagen durende Combat Enhancement (CET) en Force Integration Training (FIT) voor de kust van zuidwest Schotland (Loch Ewe en West Freugh). Bijgestaan door de UK JMOTS ondergingen de schepen een soort JMC procedural training. Een soortgelijke fase voor de mijnenbestrijdingseenheden en de kleinere schepen ondergingen een soortgelijke training voor de Bretoense kust en het noordelijke deel van de Golf van Biskaje.

Gedurende de 2^e fase, de 3-daagse Deployment Phase, stoomden de schepen op naar de hun toegewezen operationele zones (AOA's). Deze situeerden zich ten zuidwesten van Engeland en noord Frankrijk. Hier

oefenden de deelnemers crisis management procedures.

Na fase 3, de verzameling van het amphibische contingent in Schotland (1 dag), stoomden de eenheden op naar de Bretoense kust voor de amphibische landing ter hoogte van Fort Penthièvre, nabij Lorient. De 4^e fase, de Conflict Containment Phase, omvatte buiten de amphibische landing ook nog het uittesten van de bevoorrading en het aanbrengen van versterking.

Een première tijdens deze amphibische landing was de indeling van Franse en Duitse troepen bij de UK/NL Amphibische Taakgroep.

Het oefengebied voor NL-99 strekte zich uit van de NW Approaches en de wateren rond de Britse eilanden en Ierland tot the SW Approaches, de Golf van Biskaje en de Baai van Quiberon.

Maritieme elementen omvatten 1 vliegdekschip, 35 destroyers en fregatten, 27 mijnenbestrijdingsschepen, 5 snelle patrouilleboten, 27 steunschepen en 8 duikboten. Bij de deelne-



A615 Loire (Frankrijk)

mende schepen waren 2 van de 4 Permanente Maritieme NAVO Vlooverbanden: STANAVFORLANT en MCMFORNORTH (ex-STANAVFORCHAN). Onze marine was vertegenwoordigd met BNS GODETIA en BNS ASTER, BNS CROCUS. Primeur tijdens de oefening was het allereerste optreden van de FNFA, het pas opgerichte Duits/Franse Maritieme Eskader. De nieuwe taakgroep bestond uit de Franse schepen Pri-

mauguet, La Motte-Piquet, Latouch-Tréville en de Cdt. L'Herminier en de Duitse schepen Mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz en het steun-schip Spessart. Landtroepen werden vertegenwoordigd door o.m. de UK/NL Amphibische Taak Groep, Franse en Duitse troepen. Luchtstrijdkrachten bestonden uit gevechtsvliegtuigen, maritieme patrouillevliegtuigen en helikopters welke ingezet werden

vanaf de RAF bases in Kinloss en St. Mawgan.



F304 Narvik (Noorwegen)

mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz en het steun-schip Spessart. Landtroepen werden vertegenwoordigd door o.m. de UK/NL Amphibische Taak Groep, Franse en Duitse troepen. Luchtstrijdkrachten bestonden uit gevechtsvliegtuigen, maritieme patrouillevliegtuigen en helikopters welke ingezet werden

Gebruikte afkortingen:

| | |
|--------|---|
| AA: | Anti-Air Warfare |
| ASW: | Anti-Submarine Warfare |
| AsuW: | Anti-Surface Warfare |
| AOA: | Assigned Operational Area |
| C2W: | Command & Control Warfare |
| FNFA: | Force Navale Franco-Allemande |
| IRF: | Immeditate Reaction Forces |
| JMOTS: | Joint Maritime Operational Training Staff |
| MW: | Mine WarfareG) |

Foto's: L. Van Ginderen
Tekst: G.A.H. Toremans

PARTICIPATING FORCES

"FRIENDLY FORCES"

BNLTG

HMNS De Ruyter (DDG)
 HMNS Jacob Van Heemskerck (FFG)
 HMNS Jan van Brakel (FFG)
 HMNS Van Nes (FFG)
 HMNS Zuiderkruis (AOR)
 HMNS Amsterdam (AOR)
 HMNS Rotterdam (LPD)
 HMNS Delfzijl (MHC)
 HMNS Haarlem (MHC)
 HMNS Harlingen (MHC)
 HMNS Scheveningen (MHC)
 BNS Godetia (AGF)
 BNS Crocus (MHC)

FRANCE

FNS Céphée (MHC)
 FNS Sagittaire (MHC)
 FNS Pégase (MHC)
 FNS Croix-du-Sud (MHC)
 FNS Loire (AG)
 FNS Styx (MCD)
 FNS Foudre (LPD)
 FNS Marne (AOR)
 FNS Saphir (SNA)

FNFA

FNS Primauguet (DDG)
 FNS La Motte Piquet (DDG)
 FNS Latouche-Tréville (DDG)
 FNS Commandant L'Herminier (FFG)
 FGS Meckelnburg-Vorpommern (FFG)
 FGS Rheinland-Pfalz (FFG)
 FGS Spessart (AOL)

GERMANY

FGS Bayern (FFG)
 FGS Emden (FFG)
 FGS Frankenthal (MHC)
 FGS Datteln (MHC)
 FGS Werra (ARL)
 FGS Glucksburg (ARL)

ITALY

ITS Luigi Durrand de la Penne (DDG)

NETHERLANDS

HMNS Walrus (SSK)
 HMNS Blommendal (AGS)

SPAIN

SPS Baleares (FFG)
 SPS Victoria (FFG)

STANAVFORCHAN

HDMS Lindormen (MLC)
 FGS Fulda (MHC)
 HMNS Middelburg (MHC)
 HDMS Laxen (MHC)
 HMS Inverness (MHC)
 KNM Ostra (MHC)
 BNS Aster (MHC)

UK

HMS Illustrious (CVS)
 HMS Cumberland (FFG)
 HMS Campbeltown (FFG)
 HMS Montrose (FFG)
 HMS Northumberland (FFG)
 HMS Monmouth (FFG)
 HMS Sheffield (FFG)
 HMS Newcastle (DDG)
 HMS Manchester (DDG)
 HMS Superb (SSN)
 HMS Fearless (LPD)
 HMS Ocean (LPH)
 HMS Chiddingfold (MHC)
 HMS Walney (MHC)
 HMS Penzance (MHC)
 HMS Quorn (MHC)
 HMS Herald (AGS)
 RFA Sea Chieftain (AK)
 RFA Fort Austin (AFS)
 RFA Argus (ATS)
 RFA Olva (AO)
 RFA Fort George (AOR)
 RFA Sir Bedivere (LSL)
 RFA Sir Geriant (LSL)

"OPPOSING FORCES"

STANAVFORLANT

HMCS Iroquois (DDG)
 HMS Coventry (FFG)
 USS Stephen W. Groves (FFG)
 HDMS Peder Torenskjold (FFG)
 FGS Bremen (FFG)
 HMNS Philips van Almonde (FFG)
 NRP Corte Real (FFG)
 SPS Andalucia (FFG)
 KNM Narvik (FFG)
 HDMS Tumleren (SSK)
 RFA Oakleaf (AOT)

DENMARK

HDMS Niels Juel (FFG)
 HDMS Hvidbjørnen (FF)
 HDMS Støren (MHC)
 HDMS Lommen (MHC)
 HDMS Glenten (MHC)
 HDMS Viben (MHC)
 HDMS Fyen (ML)

FRANCE

FNS Drogou (FFG)
 FNS La Praya (SSK)
 FNS Quessant (SSK)

GERMANY

FGS Geier (FPB)
 FGS Sperber (FPB)
 FGS Greif (FPB)
 FGS Habicht (FBP)
 FGS Kormoran (FPB)
 FGS Donau (ARL)
 FGS Walchensee (AOL)
 U-22 (SSK)
 U-26 (SSK)

USA

USNS 2nd Lt. John P. Bono (AK)
 SS Pless

COMMEMORATION DU RETOUR DE LA BELGICA A ANVERS

Le vendredi 5 novembre 1999 une séance académique était organisée au Havenhuis du port d'Anvers en commémoration du 100ème anniversaire du retour de l'expédition antarctique de la Belgica commandée par Adrien de Gerlache.

Lors de cette séance les faits marquants de cette expédition ont été rappelés et quelques documents historiques originaux appartenant à la collection du Musée National de la Navigation ont été présentés.

Des allocutions ont été présentées par les personnalités suivantes:

- monsieur E. Bruyninckx, Directeur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.
- le Baron G. de Gerlache, président du Comité National pour la recherche antarctique.
- l'Amiral de division M. Verhulst, chef d'Etat Major de la Marine.

- le Professeur Dr. H. Decler de l'Institut Géographique de la Vrije Universiteit Brussel.
- monsieur A. De Vos Secrétaire Général de l'ASBL "Amis du Musée National de la Navigation".

A la suite des exposés un splendide buste d'Adrien de Gerlache a été remis par le Baron Gaston de Gerlache, à Madame la Bourgmestre L.

Detiège pour le Musée National de la Navigation sis au château fort "het Steen" à Anvers.

Cette commémoration a été suivie d'une réception offerte par l'Echevin du port d'Anvers, le Baron Delwaide ainsi que d'une visite guidée à bord du navire de recherche océanographique A 962 Belgica.



Le buste d'Adrien de Gerlache offert à la ville d'Anvers par son fils Gaston (à gauche) ici en compagnie de Monsieur Bruyninckx, Directeur du port d'Anvers.



De gauche à droite: Jean-Louis de Gerlache, Monsieur Bruyninckx, Directeur du port d'Anvers, Bernard de Gerlache, Gaston de Gerlache, Leona Detiège, Bourgmestre d'Anvers, l'Amiral de division Michel Verhulst, Chef d'Etat-major de la Marine et le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Alain Vittone, commandant du Belgica.

la MARINE dans sa politique d'aide à la Nation

Une synergie exemplaire

Le A 962 BELGICA de 1984 à 1999

Le 11 octobre 1999 le A 962 BELGICA fêtait ses quinze années d'existence et il m'a semblé opportun suite à la commémoration de l'anniversaire historique du retour de son illustre prédécesseur de rappeler comment le Belgica d'aujourd'hui est né, comment il fonctionne à quoi il sert et qui sont ses partenaires.

Petit rappel historique de l'engagement océanographique de la Force Navale d'alors à la Marine d'aujourd'hui

Début des missions océanographiques en 1950 (dans le cadre de l'OTAN ou pour le compte d'institutions scientifiques).

L'engagement de l'algérienne M 905 DE MOOR dans le relevé du canyon du fleuve Congo (estimation des courants, étude sur la salinité, récolte zoologique).

L' A 955 EUPEN (ex US BYMS 11) de 1961 à 1964 au profit du sous-comité océanographique de l'OTAN.

De 1961 à 1984 le dragueur de mines côtier (MSC) reconverti en navire de recherche océanographique A 962 MECHELEN et début du Modèle Mathématique de la Mer du Nord.

De 1960 à 1972 le voilier gréé en ketch bermudien A958 ZENOBE GRAMME pour des études au profit d'EGUERMIN (signature acous-

tique sous-marine) et du Modèle Mathématique de la Mer du Nord.

La mise en oeuvre des dragueurs de mines fluviaux (MSI) M 471 HASSELT, M 472 KORTRIJK, M 478 HERSTAL pour le modèle mathématique de la mer du Nord.

L'engagement de l'ex-algérienne DE MOOR dans la célèbre mission océanographique au profit de l'Université de Liège le long de la Grande Barrière de Corail en 1967 pour un périple de 9 mois.

A partir de 1984 l'engagement d'un navire uniquement conçu pour la recherche scientifique le A 962 BELGICA.

Naissance du BELGICA

En 1976 le A 962 MECHELEN vieillit, la Force Navale pense à son déclassement proche et il faut bien le dire, il ne correspond plus aux besoins de plus en plus grands des programmes de recherches océanographiques.

En 1977, parmi l'élite scientifique belge naît alors l'idée de construire un navire purement adapté à la recherche océanographique belge.

Après quelques difficultés administratives et gouvernementales le projet de construction reçoit le feu vert (accord de principe d'acquisition) le 7 novembre 1979.

Son fonctionnement

Bien que le A 962 BELGICA batte pavillon Marine, arbore une flamme de guerre, porte sur sa coque un numéro de navire de guerre, a un Commandant inscrit au registre des Officiers de Marine, il appartient au Ministère de la Politique scientifique.

Pour des raisons évidentes d'efficacité (personnel qualifié, infrastructure logistique de qualité, traditions de la mer), la Marine a été choisie pour assumer les missions développées par l'UGMM (Unité de Gestion de la MER du Nord et de l'estuaire de l'Escaut).

Une convention interministérielle en définit l'exploitation.

Le Commandant du BELGICA a donc deux patrons, le Chef d'Etat Major de la Marine et le Directeur de l'UGMM.

- La Marine met tout en oeuvre pour mettre à disposition des scientifiques une plate-forme opérationnelle: le BELGICA (220 jours de mer annuellement).
- L'UGMM par l'entremise de la section BMM (Belgische Mathematische Model), Station de Mesure Ostende, située dans les locaux de l'Ecole de la Guerre des Mines, coordonne les demandes des diverses universités belges et établit le programme annuel des recherches.

Ses tâches

Deux missions importantes forment l'ensemble des tâches du Belgica.

1) la surveillance de la qualité des eaux marines (appelée Monitoring)

Suite aux accords d'OSLO et de PARIS ayant pour but la prévention de la pollution marine, un programme conjoint de contrôle a été instauré en 1978.

Une zone de surveillance a été attribuée à chaque pays signataire dont notre pays et se situe devant notre littoral ainsi que le long de la côte néerlandaise.

Les résultats des observations ainsi obtenus sont communiqués et traités à la banque des données du Conseil international pour l'exploration de la Mer.

Ce vaste travail a notamment contribué à l'élaboration du bulletin de santé de la Mer du Nord publié en 1994.

En face de la côte ouest de notre littoral entre Middelkerke et Nieuwpoort des concessions d'exploitation de sable marin destiné au secteur de la construction ont été attribuées (un dixième de la production de sable est d'origine marine).

Ces exploitations ont un impact sur le milieu naturel marin, surtout sur la faune benthique.

En 1999 le Ministère des Affaires Economiques (organisme délivrant les concessions) a débloqué des budgets pour pouvoir doter le Belgica d'un appareil moderne et performant, un sonar Multybeam, pour effectuer des études et une surveillance sur les sites exploités.

Le Belgica effectue aussi une surveillance sur la qualité des eaux sur les sites de déversement des boues de dragage des ports et tout le long de l'Escaut jusqu'en rade d'Anvers.

2) la recherche scientifique

Une bonne vingtaine d'équipes scientifiques sont impliquées dans les recherches effectuées sur le Belgica.

Elles appartiennent à la plupart des universités belges ainsi qu'à différents ministères, établissements scientifiques d'Etat ou Régionaux et sont souvent inscrites dans des projets européens.

Les trois grands groupes peuvent être répartis comme suit:

- a) les études au profit du fonctionnement de l'écosystème marin ainsi que le comportement des polluants (impact des pollutions sur les poissons, le plancton, les oiseaux marins).
- b) les études en géologie (principalement sur la texture du sédiment marin).
- c) les études de tout ce que comporte la pêche, l'amélioration des techniques de pêche et l'évaluation des populations de poissons (établissement des quotas) en passant par l'impact des filets et chaluts sur le milieu et des maladies et parasites sur les stocks de poissons.

Qui sont les partenaires utilisateurs du Belgica

- 1) Le Ministère de la Santé publique et de l'Environnement / Institut d'Hygiène et d'Epidémiologie.
- 2) Le Ministère de l'Agriculture dont dépend le Département pour la pêche en mer.
- 3) Le Ministère de la Région Flamande / L'Institut pour la Protection de la nature (recensement des oiseaux marins).
- 4) L'Université Libre de Bruxelles (océanographie chimique).
- 5) Vrije Universiteit Brussel (Labo pour l'Ecologie et

Systématique, Chimie Analytique).

- 6) Universiteit Gent (Labo pour Morphologie et Systématique des animaux marins) (Géographie physique) (La Géologie Marine, exploration sismique).
- 7) L'Université de Liège (Labo Océanologie et ecohydrodynamique).
- 8) Katholieke Universiteit Leuven (Labo Ecologie et Aquaculture).
- 9) Universitaire Instelling Antwerpen (Labo chimie: aérosols marins).
- 10) L'Institut des Sciences Naturelles de Belgique (section Minéralogie et Pétrographie).
- 11) Société Royale de Zoologie (approvisionnement des poissons invertébrés pour compléter les collections du Zoo d'Anvers).
- 12) Le Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement (formation d'experts de pays en voie de développement à divers aspects de la pêche maritime).

Que constate-t-on en Mer du Nord

Il est bien sûr très difficile d'apporter une réponse complète ou définitive à tout ce qui perturbe cet immense environnement tellement sa complexité est grande.

Cependant les études réalisées nous apportent suffisamment de signaux d'alarme pour que nous n'en prenions garde.

Quelques exemples:

Apportés par les fleuves, les rivières et aussi par l'atmosphère, **les nutriments** (substance alimentaire pouvant être assimilée directement sans transformation digestive), surtout de l'azote (en-

grais en agriculture), bouleversent la taille et la structure des populations des phytoplanctons (partie végétale du plancton).

On assiste alors à des marées vertes d'algues toxiques. Ces dysfonctionnements perturbent aussi toute la chaîne alimentaire marine.

Une politique essentiellement liée à l'épuration des eaux et au contrôle de l'emploi des engrais en agriculture a été mise sur pied en 1985 par les pays riverains de la Mer du Nord.

Il est quasi impossible actuellement de déceler les effets de cette réduction tant l'écosystème est complexe et tant le délai entre les mesures prises et la baisse en pollution est long.

Les métaux lourds et polluants organiques

Toutes ces substances toxiques et persistantes s'accumulent dans les organismes de la faune marine et se propagent dans toutes les chaînes alimentaires.

Cependant, une fois n'est pas coutume dans ce secteur, des signes de diminution sont relevés; tant des métaux lourds (cadmium, mercure, plomb) que des polluants organiques chlorés (PCB pour polychloro dibenzo dioxines) ce qui ne veut pas dire qu'il ne reste pas de cas toujours préoccupants chez nous et ailleurs.

Les pollutions par hydrocarbures

Une Convention Internationale pour la Prévention de la pollution émanant des navires (MARPOL) a été adoptée par la Conférence Internationale sur la Pollution Marine par l'IMO (International Marine Organisation) en 1973 avec amendements en 1978.



Le Belgica sous bonne garde.

De plus, certains pays ont établis des règles nationales strictes pour protéger leurs côtes, je pense ici à l'obligation de tout navire transportant des hydrocarbures et / ou d'autres matières dangereuses à rapporter leur position et leur contenu aux autorités côtières respectives.

Malgré ces obligations et le fait que chaque marin digne de ce nom devrait considérer ces obligations comme des devoirs civiques planétaires; l'on constate toujours des rejets clandestins d'huiles de vidange et des résidus de bouchains, sans compter les accidents divers (abordages ou échouements de navires ou accidents de plate-forme de production pétrolière).

Ces pollutions ont un effet immédiat sur la faune et flore marine mais sont extrêmement difficiles à évaluer à long terme. Que deviennent-elles en suspension dans la colonne d'eau ou déposées sur le fond marin?

Beaucoup d'efforts sont réalisés, je pense ici à l'avion "Yslander" de l'Aviation Légère Belge affrété par l'UGMM pour surveiller nos côtes et essayer de prendre sur le fait les contrevenants.

La pêche

Les scientifiques sont très inquiets de l'impact de la pêche comme elle est pratiquée aujourd'hui sur les populations de poissons. Les taux de mortalité dus à ces méthodes de pêche sont en général trop élevés pour les espèces tant commerciales courantes que non commerciales et en essayant de minimiser les prises d'animaux benthiques (ceux qui vivent de et dans le sédiment du fond marin). Le Département pour la pêche en mer étudie de nouvelles techniques de pêche afin de mieux sélectionner les contenus des filets tout en essayant de préserver la vie des poissons pouvant s'échapper.

Photos: P. Hornez

Texte: Vittone Alain

*Lieutenant de vaisseau de 1ère classe
Commandant A 962 Belgica*

Bibliographie

Brochure Services fédéraux des Affaires Scientifiques par Luc Noel

Neptunus 1967

Renseignements personnels

Zomercampagne '99 Zenobe Gramme

Na een intensieve onderhouds- en modernisatieperiode, dat een groot deel van '98 en '99 in beslag nam, begon de A958 Zenobe Gramme op 15 juni ll. aan zijn eerste grote reis, de Zomercampagne '99. In drie maand deden we Spanje, Frankrijk, Schotland, de Shetlands, Denemarken, Duitsland en Nederland aan.

Het begon - niet onaangenaam - zuidwaarts doorheen de Golf van Biskaye naar El Ferrol. Samen met een twintigtal andere zeilschepen werden we op 24 juni verwelkomd in de stad die 1000 jaar geleden een opening vanuit zee was voor de vele pelgrims die Santiago de Compostella aandeden.

Hoogtepunt van de herdenkingen was de Eucharistieviering in de Kathedraal. Maximaal gebruik makend van alle mogelijkheden om onze zeiltraining op niveau te brengen ging het richting Concarneau, schilderachtig stadje dat draait op lokale visindustrie en toerisme.

Na deze rustige haven stond onze tweede grote zeilsamenkomst op het programma, namelijk l'Armada du Siècle te Rouen van 12 tot 18 juli. Het was een ongelooflijke drukke happening - zo'n 7 miljoen bezoekers in 5 dagen tijd - in een zeer maritieme sfeer alhoewel de stad zich op 100km van de kust bevindt. Naast onze deelname aan het défilé voor de Franse nationale feestdag was het hoogtepunt de zeilparade op de Seine, waar beide oevers volstonden met overenthousiaste zeilliefhebbers.

Eénmaal volle zee gingen we richting Saint-Malo, de samenkomst voor de start van de eerste Cutty Sark Tall Ships Race. Van 19 tot 23 juli werden we hier ondergedompeld in de activiteiten van de Cutty Sark en STA (Sail Training Association), van



De Zenobe Gramme, uitstalraam van België tijdens het aanleggen ter gelegenheid van de Cutty Sark Tall Ship's Race.

een strenge veiligheidsinspectie vanwege de STA tot onze eigen fel gemaakte 21-juli-receptie in aanwezigheid van de Belgische consul, de lokale autoriteiten en de Belgische deelnemers. We verlieten Saint-Malo en begaven ons gedurende de nacht richting startlijn, niet zonder in de vooravond een stuk drijfnet in de schroef op te vangen. Op 24 juli om 8u30 werd de start gegeven met extreem lichte wind, wat niet in het voordeel speelde van ons schip. Daar kwam gelukkig verandering in de volgende dag; een fikse bries liet ons toe de gennaker te hijsen, we waren terug competitief. In de vroege avond was de bries iets te fel, de top van de gennaker begaf het, het hele zeil plooidde in elkaar en viel te water. Vrij snel werd de gennaker ghesen om niet teveel terrein te verliezen. Tot overmaat van ramp leek dat op het achterdek de bezaanmast een eigen leven ging leiden; een kleine knikbeweging bij het stampen voorspelde weinig goeds en deed ons beslissen om de race te verlaten en zo snel mogelijk een haven binnen

te lopen. Teleurstelling in de stem van de organisatoren die per radio verwittigd werden. De keuze van schuilhaven viel op Falmouth 26-28 juli, in het zuiden van Groot-Brittannië. We namen het probleem van de bezaanmast met de boordmiddelen aan. Een bijkomend probleem aan het koelingscircuit van een generator en aan de uitlaat van de propulsie deed ons beslissen op 30 juli Zeebrugge binnen te lopen. Na de nodige technische interventies en een bemanningswissel vertrokken we op 5 augustus richting Shetlands. Na 4 dagen afschuwelijk weer - maar wel onder zeil - liepen we op 9 augustus Lerwick binnen. Het enthousiasme van de bevolking was hier indien mogelijk nog groter; na jaren ijveren om het bezoek van de Cutty Sark-flottielje te mogen organiseren, was de hele stad erbij betrokken. Uitzonderlijk voor de Shetlands was het hele bezoek zonovergoten. We moesten helaas op 12 augustus Lerwick verlaten om aan de volgende race te beginnen: Lerwick-Aalborg. Pech, op 13 augustus begaf onze ra-

dar het, in een zone vol booreilanden en met zeer beperkt zicht. In deze omstandigheden leek het gevaarlijk het Kattegat binnen te duiken en er werd beslist op 16 augustus een technische halte te houden in Kristiansand, Noorwegen. Een gebrek aan wisselstukken deed ons de das om, reparatie was niet mogelijk voor Aalborg. Met uitzonderlijk goede zichtbaarheid kwamen we op 17 augustus te Aalborg aan, waar een ploeg van Comlognav ons reeds stond op te wachten.

Dit havenbezoek was het laatste binnen de Cutty Sark Races. We hadden tot 21 augustus de tijd om de winnaars van de verschillende races te feliciteren en afscheid te nemen. We werden geapprecieerd voor de vastberadenheid waarmee we na elk technisch probleem terug in de race kwamen; dit leverde ons geen beker maar wel enkele gratis biertjes op. We verlieten Aalborg met een laatste zeilparade en kozen het ruime sop. Even een domper, na twee uur op zee begaf de radar opnieuw. We besloten

rechtsomkeer te maken en aan te leggen in een klein dorpje aan de Deense kust, Hals. In overleg met de staf werd de beslissing genomen om, aangezien de verdere navigatie in vrij nauwe vaarwaters gebeurde, en de weersvooruitzichten niet schitterend waren, terug noordwaarts via het Kattegat naar de Noordzee te varen, en in Den Helder aan te lopen voor reparatie. We kwamen op 24 augustus aan en bleven er tot 28 augustus, als technische stop en ter vervanging van het havenbezoek aan Wiesmar. Op 28 augustus vertrokken we zoals voorzien richting Amsterdam, gebruik makend van deze laatste dagen om onze zeiltraining nog wat op te krikken. Via IJmuiden begonnen we op 31 augustus aan de navigatie richting Amsterdam. In de namiddag legden we aan achter het Centraal Station en begon ons laatste havenbezoek. Vier dagen lieten ons toe de charmes van deze grootstad te ontdekken. Op zaterdag 4 september gooiden we voor de laatste maal de trossen los en ging het zuidwaarts richting thuisbasis. Op maandag 6 september liepen we Zeebrugge binnen waar het schip traditioneel in het tweede dok tegen de kaai ging, voor een welverdiend zomerverlof tot 4 oktober. Op 4 oktober, één minuut na heropening van het schip, was er slechts één gespreksonderwerp; de Tall Ships 2000 Race, be there.



De "Armada de la Liberté" te Rouen: meer dan 7 miljoen bezoekers op 5 dagen.

Foto's: M. Broutoux

*Luitenant-ter-zee, Lic. E. De Vos
Commandant A958 Zenobe Gramme*

Pour sa première participation, un marin fait un carton

Daniel Michiels est le nouveau champion militaire de tir au pistolet

Cette année les championnats militaires de tir au pistolet se déroulaient à Bourg-Léopold. Le quartier-maître chef Daniel Michiels s'y est rendu sans ambition pour y décrocher, en réalisant 567 points, une première place en center-fire.

Portrait

Comment est née cette passion pour le tir?

Ma passion est née par amour de l'arme. Mes tests à l'armée étaient médiocres. J'ai commencé à tirer à la caserne Bootsman Jonsen (Ostende). Un dirigeant du club m'avait laissé présager que je ne serais jamais un bon tireur mais à force de persévérance j'ai d'abord trouvé amusant de toucher la carte et, après quelques mois d'entraînement, je réussissais à mettre mes cartouches dans la cible. C'était magnifique.

Le déclic

Il me fallait opter pour un sport afin de pouvoir bénéficier de l'après-midi sportive du jeudi.

Mon choix s'est porté sur le tir. Je trouvais cela amusant. C'était ma récréation.

La première fois, je suis venu au centre de tir de Bootsman Jonsen par curiosité. C'était en 1989. Dix ans se sont déjà écoulés. Que le temps passe vite! (sourire)

Je me suis ensuite inscrit dans le club de la Force Navale afin de

prendre part aux compétitions. Ce club compte une centaine de membres et son centre de tir se trouve à Zandvoorde.

Je suis également membre depuis 5 ans de deux clubs à Courtrai et un à Ostende.

Cette année, comme mes amis et mes proches me poussent constamment à améliorer mes résultats, je me suis affilié à un club privé de Knokke où je m'entraîne quotidiennement.

Il m'a donc fallu près de 10 ans pour que se produise le déclic. C'est-à-dire mettre 10 cartouches dans le 10 (rire).

L'entraînement est la clef du succès.

Je m'entraîne actuellement en moyenne de 2 à 3 heures par jour et cela 6 jours sur 7.

De plus l'entretien de l'arme prend deux heures par jour après le tir.

Hors compétition, je me limite à 3 séances de tir par semaine. Certains jours, lorsque le moral n'y est pas, je préfère rester à la maison. Je tiens ici à remercier mon épouse pour son soutien moral qui revêt une grande importance dans mes prestations.



Daniel Michiels en pleine concentration.

Un sport onéreux où les sponsors font la sourde oreille.

Tout vient de ma poche. Inscription au club privé de Knokke: 5.500 francs par an. Il faut ajouter à cela le prix des cartes, des munitions et de l'arme (de 35.000 à 40.000 francs) qui, si elle est bien entretenue, peut être gardée longtemps mais il y aura toujours des pièces à changer. Mon budget annuel est de 200.000 francs et je n'ai actuellement pas de sponsor... mais je cherche.

C'est également la loi de la débrouille. J'ai eu la chance aux jeux mondiaux de rencontrer l'équipe

France, une équipe sponsorisée par la firme fabriquant l'arme avec laquelle je tire. Grâce à eux, j'ai pu obtenir des pièces de réserve gratuitement. Le fait de rencontrer la bonne personne au bon moment me permet de me procurer des pièces à un prix intéressant.

Parle nous de ton entraîneur.

Je n'en ai pas. J'apprend par la lecture, par ce que j'entend autour de moi. Le tir est un sport personnel. Chaque tireur a sa façon de se tenir suivant la morphologie de son corps.

La Belgique est pauvre en bons tireurs. Nous ne sommes pas encadrés comme les Chinois ou les Russes, nous ne sommes pas suivis, aussi bien pour l'entraînement que pour la diététique. Nous n'avons pas d'école de tir contrairement aux Français et notre niveau s'en ressent. A titre d'exemple, un tireur français moyen réalise 580 points, un Belge est heureux lorsqu'il fait 560 points. Une différence énorme.

Quelle est la différence entre un tir de précision GP et le center-fire?

Dans le cas du championnat militaire, le tir de précision GP doit se faire obligatoirement avec l'arme de service tandis que le center-fire se déroule avec arme et munitions personnelles.

Je tire uniquement en center-fire car il est impossible de s'investir à fond dans deux spécialités.

La discipline est jugée d'après le règlement A8D, le règlement international de tir.

Le but est de mettre un maximum de cartouche dans le 10.

5 cartouches doivent être tirées en 6 minutes soit moins d'un coup la minute.

Et l'on fait cela 6 fois au total. La distance à la cible est de 25 mètres.

As-tu déjà participé à une compétition internationale?

Oui. Les championnats militaires internationaux qui se déroulaient cette année à Zagreb.

En février dernier j'ai participé aux compétitions provinciales organisées par mon club civil. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, il faut être affilié à un club civil pour

Quelles sont les conditions pour entrer dans l'équipe militaire?

Réaliser 550 points. Le record mondial est de 598. Un but que chaque tireur espère réaliser un jour. Toute l'équipe militaire figure dans le haut du classement du championnat de tir civil. Les meilleurs tireurs belges sont bien des militaires.

| COMPÉTITEUR | 10 SEC | 5 SEC | 5 SEC | TOTAL |
|-----------------|-----------|----------|----------|--------|
| ni 16 | 94 | 95 | 189576 | |
| 73 Nestrouev M. | 50 49 99 | 50 49 99 | 48 49 97 | 199 |
| RUS 339 | 50 50 100 | 48 50 98 | 48 50 98 | 137 |
| 74 Safran | 50 49 99 | 48 48 96 | 48 48 96 | 195591 |

Affichage des résultats lors des championnats militaires internationaux à Zagreb.

être retenu dans l'équipe militaire, les points réalisés lors des compétitions civiles comptant pour la sélection parmi l'équipe militaire.

Le commandant Grange, sélectionneur militaire, m'avait observé lors des championnats militaires de l'année dernière et m'avait proposé un rendez-vous à Bourg-Léopold pour un tir d'entraînement. Je me suis fait directement remarquer avec mon arme personnelle que j'avais acheté pour l'occasion et je me suis classé dans les premiers de l'entraînement.

Il m'a ensuite proposé des missions à l'étranger et j'ai réitéré les points réalisés à l'entraînement dont découle ma sélection pour Zagreb.

A Zagreb, comment cela c'est-il passé?

L'entente était excellente mais il y avait un peu de méfiance. Chacun garde ses secrets. Les Russes ne disent rien alors que les Africains essaient de recueillir des informations chez l'autre. Entre européens, on se connaît à peu près tous.

Qu'est ce qui est le plus difficile à gérer?

Le stress. A ce niveau tout le monde sait tirer. A l'entraînement les scores sont magnifiques, mais là nous commettons facilement des erreurs. Lorsqu'on tire à côté d'un Russe qui fait 595 points, il est normal que l'on soit intimidé.

Le cœur bat vite, trop vite et il faut essayer de retrouver un rythme normal. C'est un sport de concentration. Si tu veux gagner, il faut vivre avec le stress et gérer les deux facteurs importants: la précision et le calme.

Interview réalisée par J.-C. Vanbostal

NAVIGATOR'S CORNER

De wetenschap van de navigatie, de kunst van het varen met schepen op zee is voor een buitenstaander dikwijls omgeven met een zweem van mystiek. Iedereen kan zich te land bijna probleemloos en relatief veilig verplaatsen, navigeren op zee daarentegen is een kunde die slechts een beperkt aantal mensen beheersen.

Vaak stellen mensen die niet of niet volledig vertrouwd zijn met navigatie vragen aan lesgevers van het onderwijzend korps van de Applicatieschool van de Marine. De Applicatieschool van de Marine of kortweg OCA is gevestigd te Brugge (Marinekazerne LTZ V. BILLET) en maakt deel uit van het Commando Marine Operaties. OCA is onder andere verantwoordelijk voor de nautische vorming van Marine Officieren en Onderofficieren gebrevetteerd in de navigatie. De opleiding in navigatie duurt ongeveer een jaar en combineert theoretisch wetenschappelijke aspecten met praktijkstages aan boord van Belgische en geallieerde Marine-eenheden.

Om de navigatie van haar mystieke sluier te ontdoen en om zo deze boeiende wetenschap voor de lezers van Neptunus meer toegankelijk te maken, groeide binnen OCA de idee een artikelreeks te publiceren. De artikels zullen de vorm krijgen van een vervolgverhaal met specifieke onderwerpen die toch afzonderlijk kunnen gelezen worden. De artikels hebben niet tot doel om dorre theoretische en universele wetenschap te produceren maar wel om een levendige navigatie traditie aan te vatten doorsteekt met praktische particularismen.

DE NAVIGATOR MAAKT ZICH KLAAR VOOR AFVAART

Vanuit juridisch oogpunt wordt elke reis op zee beschouwd als een hachelijk avontuur. Deze zienswijze is onder andere een gevolg van het feit dat de toevalligheden van de natuurelementen niet altijd volledig kunnen worden ingeschat of, zelfs indien de elementen goed werden voorspeld, van het feit dat meteorologische omstandigheden plots kunnen veranderen. Navigatorische toevalligheden kunnen echter worden vermeden indien de navigator zich terdege voorbereidt. De navigator dient er op toe te zien dat hij voor afvaart beschikt over de juiste **kaarten en nautische publicaties**, dat hij een veilige **reisroute** plant conform het internationaal publiek recht, het zeerecht, het zeeaanvaringsreglement en de verscheidene lokale reglementeringen ter zake. Tenslotte dient de navigator het goed functioneren van zowel klassieke als elektronische **navigatiemiddelen** te controleren.



Kaarten en instrumenten

Het is dus de moeite waard om de theoretische en praktische achtergrond van de drie hierboven vermelde bevoegdheden te analyseren. In dit artikel bestuderen we de totstandkoming van een zeekaart.

VAN GRILLIG AARDOPPERVLAK TOT BOL

Geodesie

De geodesie kan beschouwd worden als een van de takken van de wiskunde die de verschillende karakteristieken en eigenschappen van de planeet Aarde bestuderen. De geodesie heeft als belangrijkste doel om de vorm en de afmetingen van de Aarde te bepalen. Naast toepassingen van de geodesie in de geofysica is vooral de cartografie gediend met de wiskundige modellen die in de geodesie worden bepaald. De cartografie moet immers een zeer onregelmatig aardoppervlak voorstellen in een vlak, namelijk de kaart. De vlakke voorstellingssystemen worden "projecties" genoemd en men maakt hiervoor gebruik van tussenoppervlakken zoals cilinders en kegels.

De vorm van de Aarde

In de geodesie is het dus de bedoeling om de vorm en de afmetingen van de Aarde, het topografisch oppervlak, te bepalen. Het topografisch oppervlak is het oppervlak waarop we lopen of waarin we zwemmen. Helaas kan dit oppervlak onmogelijk door een eenvoudige wiskundige betrekking voorgesteld worden. Men zou, althans theoretisch, het oppervlak puntsgewijs kunnen beschrijven in een overeen-

gekomen referentiestelsel. Praktisch gezien zou het aantal benodigde punten zo groot zijn dat deze manier van werken eigenlijk uitgesloten is. Wij zullen ons dus moeten tevreden stellen met een benaderde oplossing of met een (wiskundig) model dat de werkelijkheid zo goed mogelijk benadert.

De geoïde

Om het onregelmatig topografisch oppervlak van de Aarde toch enigszins te modeleren hebben geleerden gebruik gemaakt van de wetten van de zwaartekracht (Newton). Uit metingen bleek dat op verschillende plaatsen op Aarde de aardversnelling gelijk was. Wanneer men de punten op Aarde waar identieke zwaartekracht wordt gemeten met elkaar verbindt dan verkrijgt men de geoïde, een equipotentiaaloppervlak van de zwaartekracht. Per definitie is de geoïde het niveauvlak dat het meest overeenstemt met het gemiddelde niveau van de oceanen. De geoïde valt dus samen met het topografisch oppervlak in de oceaan gebieden. De beste benadering van de aardvorm is dus minder grillig dan het aardoppervlak, maar de mathematische beschrijving ervan blijft een zware klus. We zullen dus naar andere, meer eenvoudige, modellen moeten zoeken.

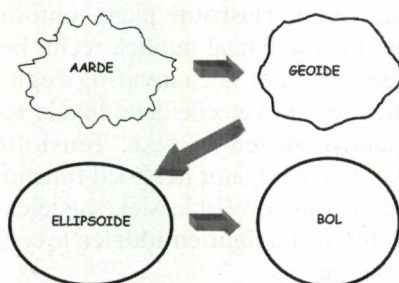
De ellipsoïde en de bol

Pythagoras (550 v. Chr.) was de eerste die de Aarde als bolvormig beschouwde. Om tot dit besluit te komen baseerde hij zich op de schaduw die de Aarde afwierp op de maan tijdens een eclips. Drie eeuwen later slaagde Eratosthenes (250 v. Chr.) er in om, door middel van schaduwen, de afmetingen van de aardbol te bepalen. De afmetingen die dan werden gedefinieerd bleven, bij gebrek aan nauwkeurig meetmethodes, gangbaar tot in de 17de eeuw. Rond 1600 slaagde de Hollander Snellius er in om, gebruik makend van triangulatie, de afmetingen van de Aarde nauwkeuriger te bepalen.

Steunend op de theoretische mechanica verklaarde Galilei in 1630 dat de aardrotatie een invloed moest hebben op de vorm van de Aarde. Hij stelde dat de evenwichtstoestand van een vloeibare massa die rond een as draait (de Aarde) onderworpen was aan de universele gravitatie wetten en dus niet langer de vorm zou hebben van een bol maar wel van een afgeplatte bol of een omwentelingsellipsoïde.

De modellen

We kunnen het topografisch oppervlak van de Aarde benaderen door twee modellen: enerzijds is er de geoïde als beste benadering van de aardvorm, minder grillig maar mathematisch toch moeilijk te definiëren. Anderzijds is er de omwentelingsellipsoïde of de bol naargelang de vereiste nauwkeurigheid (figuur 1). Voor de cartografie stellen wij ons tevreden met de bolvorm.



Van Aarde tot bol

VAN BOL NAAR ZEEKAART

Projecties

Voor navigatiedoeleinden is het noodzakelijk om het aardoppervlak te projecteren op een kaart. Een projectie is een middel om een sfeer (bol) voor te stellen op een plat vlak. Na de projectie wordt het mogelijk om de coördinaten van een gegeven positie op een bol te converteren naar coördinaten van dezelfde positie in een vlak. Tussen beide coördinaten bestaat er een mathematische relatie

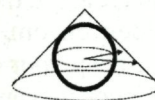
op voorwaarde dat er een goede projectiemethode werd gekozen.

Het spreekt voor zich dat het onmogelijk is, tenzij voor zeer kleine delen van het aardoppervlak, om een bol perfect voor te stellen op een vlak. Na de projectie zullen een aantal vervormingen optreden. Deze vervormingen kunnen distorsies zijn in vorm, in peiling (richting), in schaal of in zone. Afhankelijk van de gebruikte projectiemethode zullen de vervormingen in mindere of meerdere mate voorkomen. In feite is het de gebruiker van de kaart die, in functie van wat hij met de kaart wil doen, zal bepalen welke vervormingen hij kan aanvaarden en welke niet.

Een navigator heeft een kaart nodig die de juiste vorm weergeeft van het land waar hij langs vaart, maar hij dient ook zijn juiste positie te kennen wanneer hij peilingen en afstanden op de zeekaart tekent. Helaas kan met een enkele projectie niet tezelfdertijd aan alle eisen van de navigator worden voldaan en dient een compromis worden gezocht. Zo kunnen ofwel de drie eisen (vorm, peiling, afstand) worden benaderd ofwel stelt men zich tevreden met twee juiste eisen (peiling, afstand) ten koste van de derde voorwaarde (vorm).



Cylindrische projectie



Conische projectie



Zenithale projectie

Projectiemethoden

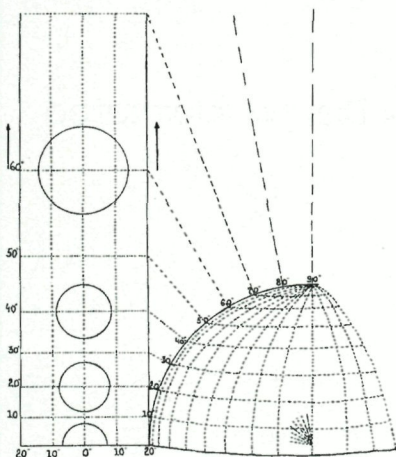
De vlakke aarde

Wanneer men een beperkt deel van het aardoppervlak (cirkel met straal tot 12 zeemijlen) wenst voor te stellen op een kaart, dan mag men aannemen dat de Aarde plat is en dat er ten gevolge van de projectie geen vervormingen zullen optreden. De fouten die door deze assumptie worden gegenereerd zijn

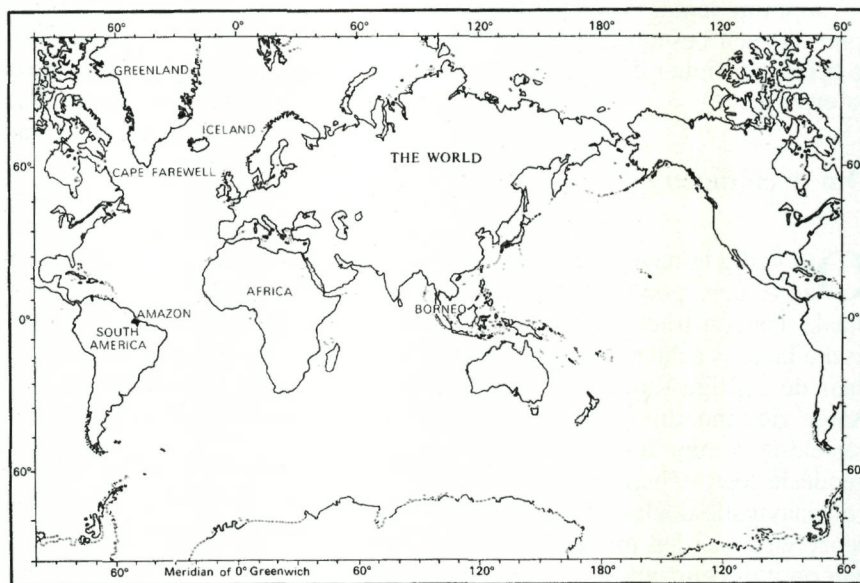
altijd kleiner dan de onnauwkeurigheden die de navigator begaat wanneer hij peilingen neemt en afstanden meet. Dit betekent dat de metingen die genomen worden op een bol rechtstreeks mogen overgebracht worden op de kaart. Voor grotere gebieden (cirkel met straal tot 50 zeemijl) blijven de fouten ten gevolge van de aanname nog altijd binnen de perken: maximale fout van 8 meter in afstand en 8 seconden in peiling. Voor gebieden groter dan 50 mijl treden op een kaart altijd onaanvaardbare vervormingen op.

Orthomorfisme of conformiteit

Bij een orthomorfe of een conforme projectie zal de vorm van het land op de kaart overeenstemmen met de werkelijkheid. Dit betekent dat in eender welk punt op de kaart de schaal dezelfde zal zijn en dat hoeken correct zijn voorgesteld. Overeenstemming in vorm tussen de werkelijkheid en de kaart is echter slechts mogelijk voor kleine gebieden. Inderdaad, wanneer men bijvoorbeeld een cilindrische projectie maakt van de ganse wereld, dan worden de poolgebieden eigenlijk naar het oneindige geprojecteerd, ze kunnen nooit op de kaart worden voorgesteld. Dit betekent dat voor grote gebieden (bijvoorbeeld de ganse wereld) de schaal van de kaart groter wordt naarmate men zich van de evenaar verwijdt (figuur 3).



De schaal wordt groter naar de polen toe



Mercatorprojectie van de wereld

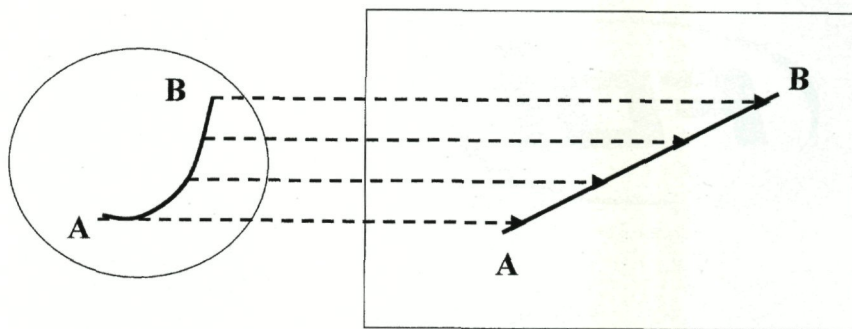
De mercatorprojectie is een orthomorfe projectie die gebruik maakt van een cilinder die over de aardbol wordt geschoven en die de bol raakt op de evenaar alvorens de projectie uit te voeren. Figuur 4 is een mercatorprojectie van de wereld en het valt op dat de vorm Cape Farewell in Groenland overeenkomt met de werkelijkheid, net zoals de monding van de Amazone overeenstemt met de realiteit, maar dat Groenland op zich veel groter wordt voorgesteld dan in realiteit (schaal wordt immers groter naarmate men zich van de evenaar verwijdt). Op de kaart is Groenland even groot als Zuid-Amerika, in werkelijkheid is Groenland echter 10 keer kleiner.

De eigenlijke significantie van een conforme kaart voor navigatiedoeleinden is het feit dat er geen vervor-

mingen optreden in vorm en dus ook niet in peiling of richting. Hierdoor kan een kompasroos op de kaart getekend worden die door de navigator gebruikt wordt om peilingen genomen met een kompas uit te tekenen op kaart. Aangezien de vormen en peilingen niet veranderen zal ook de kompasroos mooi rond blijven en niet vervormen.

De mercatorkaart

De voordelen van de conformiteit van een mercatorkaart werden hierboven aangehaald. Een bijkomend voordeel van de Mercatorprojectie is het feit dat een (gebogen) lijn op de aardbol voorgesteld wordt als een rechte op de kaart. Dit impliceert dat de navigator onmiddellijk de koers kan aflezen die hij dient



Koers op Mercatorprojectie

te varen om vanuit de vertrekhaven (punt A) een bestemming (punt B) te bereiken (figuur 5 Koers op Mercatorprojectie).

Om te eindigen

Om veilig te navigeren is de keuze van een goede kaart primordiaal. De constructie van een nautische kaart is echter niet eenvoudig daar de grillige topografie van de Aarde zich moeilijk leent om voorgesteld te worden als een vlak. De geodesie leert echter dat de Aarde voor navigatie doeleinden mag vereenzelvigd worden met een bol die dan op zijn beurt via een of andere projectiemethode kan voorgesteld

worden in twee dimensies op kaart. De mercatorprojectie is een cilindrische projectiemethode die meestal gebruikt wordt voor de constructie van zeekaarten. Het voordeel van de mercatorprojectie is het feit dat vormen en richtingen uit de werkelijkheid behouden blijven wanneer zij worden voorgesteld op kaart. Het grote nadeel van de mercatorprojectie is echter dat de schaal van de kaart niet overeenkomt met de realiteit: de schaal vergroot naarmate men zich van de evenaar verwijdt.

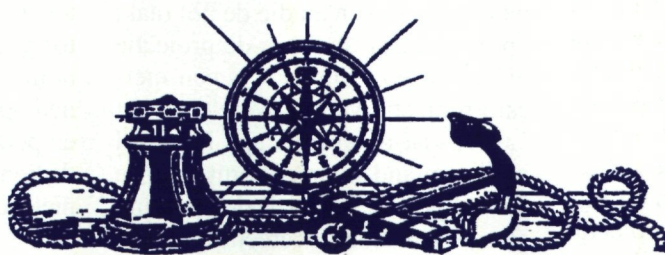
De wijze waarop de navigator zijn te varen route bepaalt en de manier waarop hij deze koersen op kaart uittekent zullen het voorwerp uitmaken van een volgend artikel.

Bibliografie:

P. PLUMIER, Inleiding tot astronavigatie, Koninklijke Militaire School, Departement Marine, FN 842, pp. 8-10

Ministry of Defence (Navy), Admiralty Manual of Navigation (BR 45(1)), Volume 1, revised edition 1987, London, HMSO, pp. 41-50
Koers op Mercatorprojectie Mercatorprojectie van de wereld

*Luitenant-ter-zee 1e kl J. De Beurme
Commandant Applicatieschool*



Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



Frank Dierickx Informatica

FDI bvba
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90
e-mail frank@fdi.be

VOOR DE VERDEDIGING VAN 'S LANDS MARITIEME BELANGEN

Het gaat slecht met maritiem België. Nochtans is een land dat aan de zee grenst geen klein land. Via de oceanen staat het immers open voor de wereld. Een volk dat zich hiervan bewust is, kan geen klein volk zijn. En toch gaat het slecht met maritiem België.

De Belgische vlag verdwijnt van de wereldzeeën. In het kader van het Protocol Koopvaardijvloot van 31 december 1988 werd tot 70% van de Belgische vloot omgevlagd naar het Luxemburgs register. Nog 20% werd aan het buitenland verkocht of vaart onder "flag of convenience". Zodoende is België uit de internationale scheepvaartstatistieken verdwenen, wat aanduidt dat wij afgeschreven zijn als maritieme natie. Dit laat zich ook gevoelen op het vlak van de internationale arbeidsorganisaties, zoals de UNCTAD en de IMO, waar ons land altijd een voorname rol heeft gespeeld. Thans wordt er met België geen rekening meer gehouden bij het nemen van beslissingen die een weerslag hebben op ons concurrentievermogen.

Gebrek aan maritiem beleid

Niet beter is het gesteld met onze militaire marine. Het herstructureringsplan van gewezen Defensie-minister Delcroix kwam vanaf 1994 in werking en leidde tot de halvering van onze Marine. Aldus werd het personeel tot 2.250 manschappen gereduceerd, en de vloot tot 3 fregatten, 1 commandoschip, 7 mijnenjagers en 4 mijnenvegers herleid. Van een volwaardige oorlogsmarine

die in internationaal verband op efficiënte wijze kan opereren, is er nog nauwelijks sprake. Zelfs haar opdrachten in vredetijd, ten dienste van het land, kan ze niet naar behoren vervullen. Nochtans dwingt ze met haar beperkte middelen eenie-ders bewondering af bij haar humanitaire interventies in het buitenland. Maar ze is in deze middelen fel beknot geworden en haar personeel hierdoor zwaar overbelast.

Het gebrek aan een doordacht en efficiënt maritiem beleid – zowel voor de koopvaardij als voor de marinevloot – is daar de oorzaak van. Weliswaar hebben ook externe factoren een negatieve rol gespeeld in de graduele aftakeling van deze vloeten. Maar deze invloed werd door onze beleidsverantwoordelijken nooit op de gepaste wijze opgevangen en bijgestuurd. Bovendien is het duidelijk dat de Vlaamse Executieve niet sea-minded is en dat de federale regering nooit een degelijk scheepvaartbeleid heeft gevoerd. Hierdoor kwam ook onze scheepsbouwindustrie op de helling te staan, een bedrijfssector die tot dan toe wereldfaam had genoten. Knoei-erijen met Gimvindus en het Fonds voor Scheepsbouw lokten destijds felle kritiek uit aan het adres van onze bewindslieden.

Belgische vlag verdwenen op de Kanaalroutes

Ook de Vlaamse zeevisserijsector heeft het thans hard te verduren. Door de EG-reglementeringen betreffende de vangstquota en de

inkrimping van de visserijvloeten heeft België op dat vlak drastisch moeten inleveren. Onze vloot, destijds nog ruim 400 eenheden rijk, slonk geleidelijk aan tot 120 bemande vaartuigen. Zo'n kleine vloot is niet langer leefbaar en net als de koopvaardijvloot is ze met totale ondergang bedreigd. Onze destijds beroemde Ijslandvloot is trouwens al verdwenen. Nieuwpoort eerst, en Oostende wat later, zullen als vissershaven van de kaart geveegd worden. Het gaat dus slecht met 's lands zeevisserijvloot.

En wat gezegd van onze traditionele ferryverbindingen met Groot-Brittannië? De Oostende-Doverlijn, van oudsher verzekerd door Belgische pakketboten en carferries, is met het failliet van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) in 1997 ter ziele gegaan. U weet het nog wel: het ging om onze staatsrederij, geleid door onervaren en incompetent ambtenaren, die dan ook aan de concurrentiestrijd op de Kanaalroutes het hoofd niet konden bieden. Na 150 jaar trouwe dienst ging de RMT roemloos ten onder en verdween onze vlag voorgoed van de Kanaalverbindingen. Aan een groots epos was een einde gekomen. Ook dreigt een einde te komen aan Oostende als ferryhaven. De rederij Hoverspeed, die thans de passagierstrafiek op Dover verzekert, bouwt langzaam af en zal in de lente van 2000 haar activiteiten wellicht voorgoed opdoeken. Eenzelfde lot is de TSL-lijn op Ramsgate beschoren: haar vrachtverkeer vanuit de Ensorstad slabakt en riskeert opgedoekt te worden.

Maritiem België moet herleven

Tenslotte is er nog de progressieve aftakeling van ons maritiem onderwijs. De Oostende Zeevaartschool moest in 1992 haar deuren sluiten en de Hogere Radio- en Navigatieschool begon aan haar afbouw. Het internaat van de Antwerpse Zeevaartschool werd opgedoekt, het aantal kandidaat-marineofficieren slonk gestaag aan, en de opleiding van 3^{de} officier-werktuigkundigen werd afgeschaft. Men denkt er zelfs aan de vorming van alle officieren-werktuigkundigen naar het industrieel hoger onderwijs over te hevelen.

Concluderend is het duidelijk dat maritiem België fel achteruitboert. Hiervan zijn alle verenigingen, die zich inzetten van het propageren van de maritieme gedachte in ons land, zich ten volle bewust. Volgens hen

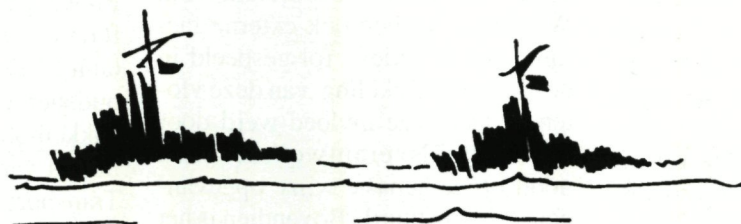
is het hoogtijd dat ons volk en zijn beleidsverantwoordelijken zeebewuster worden. Zee en scheepvaart moeten de nodige prioriteit krijgen, want aan het maritieme is ook het mercantilisme verbonden.

Een eerste initiatief in deze optiek werd vorig jaar genomen door de Marine, samen met de vzw Neptunus. Zij pleiten voor de reactivatie van de Belgische Zeevaartbond die tot aan de crisis in de scheepvaartsector bijzonder actief was in het verdedigen van 's lands maritieme belangen. Nadien was de Bond in lethargie gevallen en werd er niet langer meer geijverd voor het promoten van de maritieme gedachte. Het komt de Marine de eer toe het startschot te hebben gegeven voor de heropleving en de herstructurering van de Belgische Zeevaartbond. Die zal nu de verenigingen met maritiem karakter hergroeperen, het groot publiek sensibiliseren voor de zeege-

bonden aspecten van onze economie, en onze politieke beslissingsnemers wijzen op de dringende noodzaak van het voeren van een efficiënt maritiem beleid.

Het voeren van deze campagne is beslist niet alleen de taak van de Belgische Zeevaartbond. Al wie onder ons gewonnen is voor het verspreiden van de maritieme gedachte is ons land moet er zijn steentje toe bijdragen. Naast collectieve acties is ook individuele inzet nodig. Ons land heeft een groots maritiem verleden. Het grenst aan de zee en staat zo open voor de wereld. Met de nodige wil kan het opnieuw aanknopen met dat verleden. Tot meerdere eer en glorie van ons klein Belgenland.

H. Rogie



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Turbo's Hoet P & R N.V.

Ieperstraat 144a

B - 8830 Hooglede

België

Tel.: 051-70 06 91

Fax.: 051-70 28 12

Info Marine

Met vernieuwde structuur naar Millennium

Vanaf 27 oktober 1999 ging de nieuwe structuur van onze Marine van start. Deze herstructurering is doorgevoerd om, met de beperkte middelen die de marine ter beschikking heeft, de toekomstige uitdagingen beter tegemoet te gaan en, met het oog op het "joint-combined operations" concept, de interoperabiliteit met de andere strijdmachten te verbeteren.



De drie uittredende groeperingscommandanten: KTZ Boden (Cominav), ADF Rosiers (Comopsnav) en CPV Lambelé (Comlognav).

In deze nieuwe structuur blijft de Stafchef van de Marine (ZS), Divisieadmiraal Michel Verhulst, de volle verantwoordelijkheid dragen voor de paraatstelling van alle marinemiddelen. Voortaan zal hij nu echter bijgestaan worden door de Staf van de Marine, die zal advies verstrekken inzake het beleid en het nieuw opgerichte Operationele Commando zal de genomen beslissingen uitvoeren.

Het nieuwe commando bestaat uit 10 korpsen waarin zowel COMOPSNV, COMLOGNAV en COMINAV geïntegreerd werden. Het bevel over het commando is in handen van Flottielje admiraal J. Rosiers, die tevens de functie van Deputy ABNL blijft uitvoeren.

Op zijn beurt zal Admiraal. Rosiers bijgestaan worden door een beperkte staf welke voornamelijk een coördinerende en controlerende functie uitoefent. Door het uitschakelen van de vroegere "tussenniveau's" krijgen de 10 korpscommandanten een grotere verantwoordelijkheid zodat bepaalde prioriteiten nu sneller uitgevoerd kunnen worden. De afschaffing van deze echelons is opgevangen door de invoering van het Total Quality Model (TQM).

Verschillende bevoegdheden werden herverdeeld zodat er nu een duidelijker onderscheid bestaat tussen beleid en uitvoering, een betere communicatie tussen

Une structure nouvelle pour un nouveau millénaire

Une nouvelle structure pour notre Marine a vu le jour le 27 octobre 1999. Cette restructuration a été réalisée avec les moyens limités dont dispose la Marine afin de pouvoir mieux relever les futurs défis et, en tenant compte du concept "joint-combined operations", d'atteindre une meilleure collaboration opérationnelle avec les autres forces.

Dans cette nouvelle organisation le chef d'état-major de la Marine (ZS), l'Amiral de division Michel Verhulst, continue à assumer la pleine responsabilité de la mise en condition des moyens de la Marine. Dorénavant il sera assisté par l'état-major de la Marine qui lui dispense ses avis en ce qui concerne la gestion et le nouveau Commandement Opérationnel exécutera les décisions prises.

Le nouveau commandement comprend 10 corps (COMOPSNV, COMLOGNAV et COMINAV y sont à présent intégrés). L'Amiral de flottille J. Rosiers en a le commandement tout en gardant les fonctions de Deputy ABNL.



L'Amiral de division M. Verhulst, Chef d'Etat-major de la Marine remettant l'étendard au nouveau commandant du Commandement Opérationnel, l'Amiral de flottille J. Ros-

L'Amiral Rosiers sera à son tour assisté d'un état-major restreint lequel aura essentiellement une fonction de coordination et de contrôle. Par la suppression des niveaux intermédiaires de jadis, les 10 commandants de corps auront de plus grandes responsabilités de sorte que les priorités soient plus rapidement exécutées. La suppression de ces niveaux est compensée par l'instauration du "Total Quality Model" (TQM).

Les diverses compétences ont été réparties de sorte qu'il existe maintenant une distinction claire entre la gestion et l'exécution, une meilleure communication en-

Info Marine



De Stafchef van de Marine overhandigd het certificaat "Total Quality Leadership" aan IMC Santana .

de commando-niveaus, duidelijk afgebakende werkomgevingen en een grotere doelmatigheid van de internationale akkoorden.

Deze reorganisatie heeft voornamelijk invloed op de verantwoordelijkheden van de hogere echelons. Ondanks dat er zoveel mogelijk rekening gehouden werd met de huidige werkintensiteit van het personeel, is het niet uitgesloten dat er op langere termijn toch nog enkele verschuivingen komen. Meer bepaald voor functies die noodzakelijkerwijze naar Zeebrugge zullen overgeheveld worden.

De nieuwe structuur heeft uiteraard geen invloed op de samenwerkingsakkoorden met buitenlandse marines.

tre les échelons de commandement, une zone de travail nettement délimitée et une finalité plus grande des accords internationaux.

Cette réorganisation a particulièrement une influence sur les responsabilités des échelons supérieurs nonobstant le fait qu'il fut tenu compte, le plus possible, de l'actuelle densité de travail du personnel, il n'est pas exclu qu'à long terme quelques réajustements se justifient, plus particulièrement en ce qui concerne certaines fonctions qui forcément seront transférées à Zeebruges.

La nouvelle structure n'a évidemment aucun effet sur les accords de coopération avec les marines étrangères.



Le Chef d'Etat-major de la Marine a à ses côtés l'Amiral de flottille J. Rosiers, investi de la fonction Commandant du Commandement Opérationnel.



*Foto's/photos: P. Hornez
Tekst/Texte: G.A.H. Toremans*

De nieuwe directeurs samen met Comopnav v.l.n.r.:
M. Soetemans, W. Blomme, Y. Soetens, P. Lacroix, R. Cardyn, Comopnav, Ph. Villers, J. Robyns, H. Buelens et M. Van Eycken.

Les nouveaux directeurs entourant Comopnav de g. à d.:
M. Soetemans, W. Blomme, Y. Soetens, P. Lacroix, R. Cardyn, Comopnav, Ph. Villers, J. Robyns, H. Buelens et M. Van Eycken.

COMOPSNV (ADMIRALBEFLEET) - WALORGANISATIE - 27 OKT 99
COMOPSNV (ADMIRALBEFLEET) - ORGANISATION A QUAI - 27 OCT 99
Commandant : ADF ROSIERS

STAF : CEM + ALOG + AOPS + APERS
ETAT-MAJOR : CEM + ALOG + AOPS + APERS

PARTICULIERE STAF COMMANDANT
ETAT-MAJOR PARTICULIER COMMANDANT
DEN HELDER (NL) - ZEEBRUGGE (BE)

CEM : KTZ BODEN
ZEEBRUGGE

ALOG : KTZ (T) EMERY
ZEEBRUGGE

AOPS : FKP VI. COUCKE
DEN HELDER

APERS : FKP SBH GODDYN
BRUGGE (SINT-KRUIS)

DIRECTIE PERSONEELSBEHEER
DIRECTION GESTION DU PERSONNEL
(NAVPER) (ZEEBRUGGE)
DIRECTEUR : CPC LACROIX

DIRECTIE VORMING
DIRECTION FORMATION
(NAVFORM) (BRUGGE)
DIRECTEUR : KVK CARDYN

DIRECTIE OPERATIES DEN HELDER
DIRECTION OPERATIONS DEN HELDER
(NAVOPSDHR) (DEN HELDER)
DIRECTEUR : FKP SBH ROBYNS

DIRECTIE OPERATIES ZEEBRUGGE
DIRECTION OPERATIONS ZEEBRUGGE
(NAVOPSZEB) (ZEEBRUGGE)
DIRECTEUR : KVK VI. BLOMME

DIRECTIE WAPENS/ELEKTRONICA
DIRECTION ARMES/ELECTRONIQUE
(NAVAE) (ZEEBRUGGE)
DIRECTEUR : KVK (T) VERBOVEN

DIRECTIE ROMP/MACHANICA/ELEKTRICITEIT
DIRECTION COQUE/MACHINE/ELECTRICITE
(NAVCME) (ZEEBRUGGE)
DIRECTEUR : KVK (T) BUELENS

DIRECTIE MATERIEELSBEHEER
DIRECTION GESTION DU MATERIEL
(NAVMAT) (ZEEBRUGGE)
DIRECTEUR : CPC (T) SOETENS

DIRECTIE BEVOORRADING EN GERIJ
DIRECTION APPROVISIONNEMENT ET
TRANSPORT (NAVBG) ZEEBRUGGE
DIRECTEUR : KVK (D) VILLERS

DIRECTIE KWARTIER ZEEBRUGGE
DIRECTION QUARTIER ZEEBRUGGE
(NAVZEB) (ZEEBRUGGE)
DIRECTEUR : ILZ SOETEMANS

DIRECTIE COMMUNICATIE- EN INFORMATIE-
SYSTEMEN
DIRECTION COMMUNICATIONS ET SYSTEMES
D'INFORMATION
NAVCIS (ZEEBRUGGE)
DIRECTEUR : ILZ VAN EYCKEN



Will Tura en onze Koninklijke Muziekkapel

De dirigent van de muziekkapel, Luitenant-ter-zee 1e klasse Peter Snellinckx was een gelukkig man toen hij hoorde dat zijn orkest weerhouden was door het Hof om Will Tura te begeleiden tijdens het prinselijk verlovingsfeest van 13 november.

De algemene herhaling had plaats op 10 november in de lokalen van het Muziek in de kazerne Bootsman Jonsen. Het was een eer voor onze muzikanten om samen te werken met een grote vedette uit Vlaanderen, Will Tura.



Peter Snellinckx en Will Tura samen voor de prinselijke verloving.

Peter Snellinckx et Will Tura réunis pour les fiançailles princières.

Will Tura et la Musique de la Marine

Le dirigeant de la musique royale de la Marine, le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Peter Snellinckx est un homme heureux. Son orchestre a été retenu par la Cour pour accompagner Will Tura lors des fiançailles du couple princier le 13 novembre.

La répétition générale avait lieu le 10 novembre dernier dans les locaux de la Musique à la caserne Bootsman Jonsen en présence du chanteur. Un événement pour les musiciens de la Marine. Will Tura est une vedette incontestée en Flandre.

Wie heeft U gekozen voor deze avond?

Ik werd gecontacteerd door het Paleis met de vraag of ik geïnteresseerd was om te zingen onder begeleiding van de "Big Band" van de Marine. Ik waardeer dit orkest ten zeerste en schreef zelfs enkele jaren terug speciaal een nummer voor hen: "I love Jazz".

Qui vous a choisi afin d'animer cette soirée?

J'ai été contacté par le Palais qui m'a demandé si j'étais intéressé de chanter accompagné par le "Big Band" de la Marine. J'apprécie cet orchestre pour lequel j'ai d'ailleurs composé, il y quelques années de cela, un morceau spécialement pour eux: "I love Jazz".



De beginperiode: Will Tura, hier met gitaar en Martin Vanderstraeten aan de piano.
Will Tura, à ses débuts, ici à la guitare et Martin Vanderstraeten au piano.

Foto/photo: Roland

Info Marine

Hebt U reeds andere contacten gehad met de Marine?

Neen, maar in het begin van mijn loopbaar heb ik samengewerkt met iemand van de Marine: Martin Vanderstraeten die mijn eerste pianist was, samen speelden wij in het orkest van Freddy Feys. Commandant Martin Vanderstraeten bouwde verder zijn loopbaan uit bij onze marine tot hij in 1986 met pensioen ging.

Hoe zal deze avond verlopen?

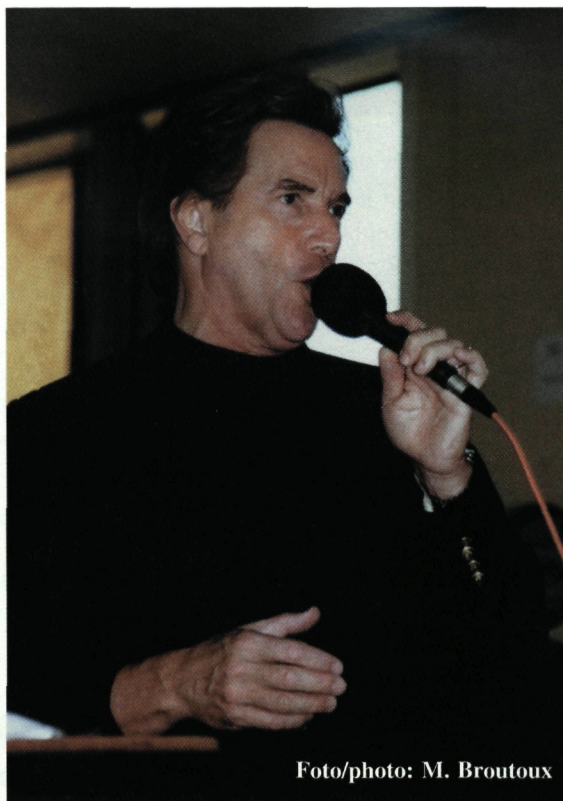
Men heeft mij gevraagd om 20 minuten op te treden, met een repertoire bestaande uit dansnummers.

Wat zijn de toekomstplannen?

Ik heb juist een nieuw album "Gospel" uit en ik zal voornamelijk in Vlaamse kerken optreden.

En waarom zingt U niet op het Bal van de Marine?

Het zou voor mij een grote eer zijn.



Foto/photo: M. Broutoux

Avez vous déjà eu d'autres contacts avec la Marine?

Non mais j'ai travaillé au début de ma carrière avec un marin: Martin Vanderstraeten qui était mon premier pianiste, nous jouions dans l'orchestre de Freddy Feys. Martin Vanderstraeten a poursuivi sa carrière à la Marine jusqu'en 1986, année de sa pension.

Comment se déroulera cette soirée?

On m'a demandé de faire un tour de chant de 20 minutes. Mon répertoire doit se composer de chansons sur lesquelles les invités puissent danser.

Quels ont vos futurs projet?

Je viens juste de sortir un nouvel album "Gospel" et je fais une tournée dans les églises en Flandre.

Et pourquoi ne pas chanter pour le Bal de la Marine?

Ce serait un honneur pour moi.

Het programma van de Muziekkapel van de Marine voor het jaar 2000

Le programme de la Musique de la Marine pour l'an 2000

| | | | |
|-----------------------|------------------|--------------------------|-------------------------|
| 10 februari - février | Oudergem | 15 juni - juin | St.-Truiden - St.-Trond |
| 3 maart - mars | Maubeuge (Fr) | 17 au 20 juni - juin | Bergen Mons |
| 8 maart - mars | Sleidinge | 21 juni - juin | Leopoldsburg |
| 16 maart - mars | Brugge Bruges | | Bourg Léopold |
| 24 maart - mars | Antwerpen Anvers | 23 juni - juin | Merchtem |
| 6 mei - mai | Zottegem-Bevegem | 29 september - septembre | Montignies-le-Tilleul |
| 19 mei - mai | Tongeren Tongres | 16 november - novembre | Brugge Bruges |

Voor meer inlichtingen - Pour plus d'informations:

059/56.33.21 (Tel. - Fax)

Info Marine

Bevelsoverdrachten Remises de commandements

Directeurswissel in Eguermin

Ten gevolge van een bilateraal akkoord tussen België en Nederland, gaat de opleiding van mijnenbestrijding sedert 1 april 1965 door te Oostende (Eguermin). Zowel de belgische als de nederlandse Marine kunnen er de nodige cursussen volgen.

27 september laatstleden, had de Directeurswisseling plaats tussen Kapitein-ter-zee Jean Timmerman, in zijn functie sedert 17 december 1998, en zijn opvolger Fregatkapitein Jacques Bartier.

Fregatkapitein Jacques Bartier werd aangesteld door Divisieadmiraal Michel Verhulst in naam van de twee Ministers van Landsverdediging.

Aankomst van Commander A. Vos, Inspecteur Onderwijs Zee-macht bij de Koninklijke Nederlandse Marine, vertegenwoordiger van de Bevelhebber der Zeestrijdkrachtenontvangen door de twee directeurs.

L'arrivée du Commandeur A. Vos, Inspecteur de l'instruction de la Marine Royale néerlandaise et représentant de son chef d'état-major, accueilli par les deux directeurs.

Changement de Directeur à Eguermin

Suite à un accord bilatéral entre la Belgique et les Pays-Bas, l'instruction du personnel de la Marine belge et de la Marine royale néerlandaise dans le domaine de la lutte contre les mines est dispensé à l'Ecole de Guerre des Mines (Eguermin) à Ostende depuis le 1er avril 1965.

Le 27 septembre dernier, le Capitaine de vaisseau Jean Timmerman, en fonction depuis le 17 décembre 1998, a passé son commandement au Capitaine de frégate Jacques Bartier.

C'est au nom des deux Ministres de la Défense que le Chef d'état-major de la Marine belge, l'Amiral de Division Michel Verhulst, procéda à l'investiture du Capitaine de frégate Jacques Bartier.



Kapitein-ter-zee Jean Timmerman geeft het bevel over aan Fregatkapitein Jacques Bartier.

Le Capitaine de vaisseau Jean Timmerman passe le relais au Capitaine de frégate Jacques Bartier (à gauche).

Foto's/photos: J. Camps

Info Marine

Wielingen - Wandelaar

Deze twee bevelsoverdrachten hadden plaats op 24 september.

Aan boord van de Wielingen, komt het commando in handen van Fregatkapitein Ronald Maes.

De uittredende commandant Fregatkapitein Roland François die een plaats verkreeg bij Shape (Casteau), kon niet aanwezig zijn tijdens deze ceremonie.

De nieuwe commandant Ronald Maes werd voorgesteld door Comopsnav aan de bemanning.

Comopsnav faisant reconnaître à l'équipage son nouveau commandant, Ronald Maes.

An boord van de Wandelaar, geeft Fregatkapitein Marc Goddyn het roer door aan Korvetkapitein Frank Slootmans. M.Goddyn bekleedt de nieuwe functie van Personeelschef bij het hoofdkwartier van Comopsnav (APERS).



Vice Admiraal Willy Herteleer benoemd tot Vleugeladjutant van de Koning

De Chef van de Generale Staf werd benoemd tot Vleugeladjutant van de Koning op 11 oktober jongstleden. Bekleed met deze eretitel, zou Vice Admiraal Herteleer kunnen opgeroepen worden om de Koning te vervangen tijdens bepaalde plechtigheden.

Ces deux remises de commandement eurent lieu le 24 septembre.

A bord du Wielingen, le Capitaine de frégate Ronald Maes devient le nouveau commandant.

Le commandant sortant, le Capitaine de frégate Roland François, ayant obtenu un poste au Shape (Casteau), ne pouvait être présent lors de cette cérémonie.



A bord du Wandelaar, le Capitaine de frégate Marc Goddyn passe la barre au Capitaine de corvette Frank Slootmans. Marc Goddyn occupe à présent la fonction de Chef du Personnel auprès de l'Etat-major de Comopsnav (APERS).

Flottielje admiraal Jacques Rosiers, omringd door Fregatkapitein Marc Goddyn(links) en zijn opvolger Fregatkapitein Frank Slootmans.

Entourant l'Amiral de flottille Jacques Rosiers, le commandant sortant Marc Goddyn (à gauche) et son successeur Frank Slootmans.

Foto's/photos: J. Camps

Le Vice-amiral Willy Herteleer nommé aide de camp du roi

Le chef d'état-major général a été nommé aide de camp du Roi à la date du 11 octobre dernier. Revêtu de ce titre honorifique, le vice-amiral Herteleer pourra être appelé à remplacer le roi lors de certaines cérémonies.

Info Marine

Crocus - Zénobe Gramme

Op 5 oktober had er een dubbele ceremonie plaats in de Marinebasis te Zeebrugge.

Aan boord van de Crocus werd Luitenant-ter-zee Serge Suys benoemd tot nieuwe commandant. Hij volgt er Luitenant-ter-zee Jan De Beurme op, ondertussen bevorderd tot Luitenant-ter-zee 1ste Klasse en nieuwe commandant van OCA, applicatieschool van Sint-Kruis.

De officieuze bevelsoverdracht van de Zenobe Gramme had reeds plaats op 19 juli (zie Neptunus n°256, p.218). Officieel heeft Flottielje Admiraal Rosiers Luitenant-ter-zee Eric Devos benoemd in zijn nieuwe functie op 5 oktober 1999.

Le 5 octobre dernier, une double cérémonie de remise de commandement avait pour cadre la Base Navale de Zeebruges.

A bord du Crocus, c'est le Lieutenant de vaisseau Serge Suys qui a été reconnu comme nouveau commandant. Il succède au lieutenant de vaisseau Jan De Beurme, entre-temps promu au grade de lieutenant de vaisseau de première classe et nouveau commandant de l'OCA, l'école d'applications de Sainte-Croix.

La remise de commandement officielle du Zénobe Gramme s'était déjà déroulée en mer le 19 juillet dernier (v. Neptunus n°256 p 218). L'Amiral de flottille Rosiers a officialisé la chose en investissant dans ses nouvelles fonctions le Lieutenant de vaisseau Eric Devos.



Van links naar rechts:

Jan De Beurme, zijn opvolger Serge Suys (Crocus), Flottielje admiraal J. Rosiers en Eric Devos (Zenobe Gramme).

De gauche à droite:

Jan De Beurme, son successeur Serge Suys (Crocus), l'Amiral de flottille Jacques Rosiers et Eric Devos (Zenobe Gramme).

Foto/photo: J. Camps

Info Marine

Aster

De plechtigheid van de bevelsoverdracht van de mijnenjager Aster had plaats in de Marinebasis te Zeebrugge op vrijdag 10 september. De Luitenant-ter-zee Renaud Flamant gaf zijn plaats door aan Luitenant-ter-zee Marc Iserentant.

La cérémonie de remise de commandement du chasseur de mines Aster eut lieu à la Base Navale de Zeebruges le vendredi 10 septembre. Le lieutenant de vaisseau Renaud Flamant remettait ses fonctions au lieutenant de vaisseau Marc Iserentant.



Marc Iserentant benoemd in zijn nieuwe functie door Flottielje Admiraal Jacques Rosiers.
Marc Iserentant investi dans ses nouvelles fonctions par l'Amiral de flottille Jacques Rosiers

Foto/Photo: J. Camps

Allen in het zadel voor Hulpbetoon in de Marine

Een twintigtal deelnemers verlieten op 7 en 14 juli Oostende (Eguermin), richting Abdij van Zevenkerke (Brugge). Het was de ideale gelegenheid om op een sportnamiddag onder vrienden gezellig te fietsen ten voordele van de Vereniging Hulpbetoon van de Marine.

Op een rustig tempo kon iedereen tijdens deze 50 km het groene landschap aanschouwen. "Een geslaagd initiatief dat voor herhaling vatbaar is" meldde ons de organisator, Eerste meester chef Danny Grenson.

Tijdens de toespraak van de korpsmaaltijd op 18 november overhandigde de Directeur van Eguermin, Freгатkapitein J. Bartier, de cheque aan de Vereniging voor Hulpbetoon.

Tous en selle pour l'Entraide de la Marine

Une vingtaine de participants quittèrent Ostende (Eguermin) les 7 et 14 juillet dernier en direction de l'Abbaye de Zevenkerke (Bruges). L'occasion de transformer une après-midi sportive en une rencontre amicale couplée à une récolte de fonds au profit de l'Entraide de la Marine. La distance de 50 km fut parcourue à faible allure laissant à chacun l'occasion de contempler le paysage et de faire connaissance.

"Une initiative réussie à rééditer l'an prochain" nous rapporte l'organisateur, le Premier maître-chef Danny Grenson.

Le chèque fut remis à l'Association d'Entraide de la Marine le 18 novembre dernier par le Directeur d'Eguermin, le Capitaine de frégate Jacques Bartier, lors du discours de circonstance tenu à l'occasion de la Fête de la Dynastie.

Info Marine

De Marine steunt "Kom op tegen Kanker"

Op 20 oktober organiseerde de Marine met succes een marathon tussen Oostende en Zeebrugge.

Aan de start telden we 330 deelnemers vanuit gans België; leden van de Marine maar ook van andere machten en talrijke burgers.



Lopen voor het goede doel.

De organisatoren hadden een origineel idee: twee kazernes van de Marine verbinden, Oostende en Zeebrugge. Voor praktische redenen werd de start gegeven te Zandvoorde nadat de deelnemers die verzamelden te Zeebrugge, per bus tot bij de vertrekplaats gebracht werden.

Er waren drie verschillende categorieën

De marathon met 6 kandidaten: P. Van Luchne kwam als eerste over de lijn en Eerste meester-chef Van Assche (Eguermin) eindigde op de vijfde plaats in 3 uur en 30 minuten als eerste lid van de Marine.

De halve marathon, met 73 deelnemers, werd gewonnen door De Donder, een militair van ELOG, gekazerneerd in Doornik. De eerste vertegenwoordiger van

La Marine donne un coup de pouce à la lutte contre le cancer

Un coup d'essai réussi pour la Marine qui organisait, le 20 octobre dernier, son premier marathon entre Ostende et Zeebruges.

Ils étaient 330 au départ, venus de toute la Belgique et de tous les horizons. Des membres de la Marine bien entendu, mais également des autres forces armées ainsi que de nombreux civils avaient pris le départ de cette épreuve.

Les organisateurs avaient eu une idée originale: celle de relier deux casernes de la Marine, Ostende et Zeebruges. Pour des raisons pratiques, le départ était donné à Zandvoorde après que les participants rassemblés à Zeebruges, y avaient été amenés par bus.

Trois catégories avaient été organisées

Le marathon, une distance fréquentée par 6 coureurs. La première place revient à un civil: P. Van Luchne. Le premier marin, le Premier maître-chef Marc Van Assche (Eguermin), finit à la 5ème place en 3 heures 30 minutes.

Le semi-marathon fut gagné par De Donder, un militaire du ELOG caserné à Tournai. Une discipline pour laquelle 73 participants avaient pris le départ. Le premier marin, le Premier maître-chef Alain Gabrys (ZS/P PRG) termine à la sixième place en 1 heure et 14 minutes.



Un groupe de participants en pleine action.

Foto's/photos: J. Camps

Info Marine

de Marine, Eerste meester-chef Alain Gabrys (ZSP/PRG) kwam na 1 uur en 14 minuten over de streep.

De laatste categorie bestond uit een aflossing per ploeg van 6 deelnemers, die elk een afstand van 7 kilometer moesten lopen. Een team van de Landmacht sleepte de eerste prijs in de wacht, Detinav klasseerde zich op de 33e plaats als het eerste Marine-team.

De sponsors beloofden de organisatoren 200.000 fr die integraal zal gestort worden op rekening van de vereniging "Kom op tegen Kanker".

Open-Monumentendag te Wingene

Op 11 en 12 september opende het zendstation te Wingene zijn deuren in het kader van "Open-Monumentendag", een oude dienst van Belgacom (RMD) maar sedert 1997 onder de hoede van de Marine. Deze dagen gaven het brede publiek de mogelijkheid om de installaties van het vroegere Belgacom te ontdekken.

De boetiek Neptunus, de telegeleide modelbouwschepen van de Koninklijke Modelbouwclub Antwerpen en de knopenstand hebben de niet-talrijke bezoekers verrukt en tegelijkertijd verrast dat de Marine in hun streek vertegenwoordigd is.

Dit project was mogelijk dankzij de samenwerking van de volgende verenigingen: de gemeenschapsinstelling Bijzondere Jeugdbijstand "De Zande", het Penitentiair Landbouwcentrum en het Natuurreservaat "De Gulke Putten". De site "Sint-Pietersveld" bood eveneens het publiek de mogelijkheid om prachtige wandelingen of een ritje te maken met de paardentram.



La dernière catégorie se composait d'un relais par équipe de 6 participants, chacun ayant à parcourir une distance de 7 kilomètres. C'est une équipe de la Force Terrestre qui remporta cette épreuve, l'équipe de Detinav se classa première équipe de la Marine à la 33ème place.

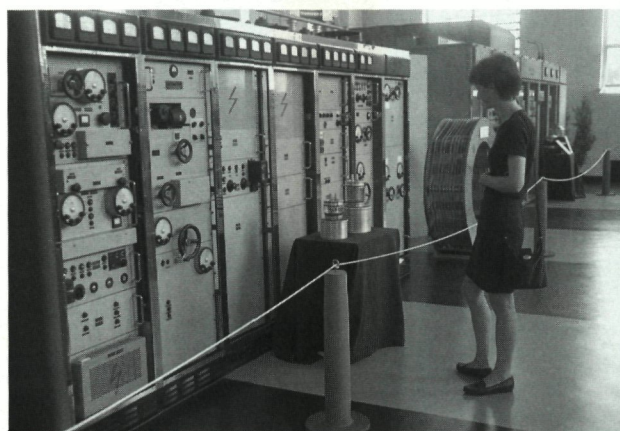
Le sponsoring de cette journée a permis aux organisateurs de récolter 200.000 francs qui seront intégralement versés à la "Fédération belge contre le cancer".

Journées du Patrimoine à Wingene

Les 11 et 12 septembre, dans le cadre des Journées du Patrimoine, la station radio de Wingene ouvrait ses portes au public. Cet ancien service de Belgacom (RMD) est depuis 1997 sous la tutelle de la Marine qui tenait à s'y montrer sous toutes ses facettes. Les anciens employés de Belgacom ont ainsi pu faire découvrir leurs installations à un public intéressé.

La boutique Neptunus, les bateaux téléguidés du "Koninklijke Modelclub Antwerpen" et le stand des nœuds ont ravi les visiteurs, trop peu nombreux, mais surpris et heureux de découvrir que la Marine avait pied dans leur région.

Ce projet avait été rendu possible grâce à la collaboration des associations suivantes: le "Gemeenschapsinstelling Bijzondere Jeugdbijstand", "De Zande", le "Penitentiair Landbouwcentrum" et la réserve naturelle "De Gulke Putten". Le site "Sint-Pietersveld" offrait également l'opportunité aux visiteurs de se promener dans la nature et de participer à des randonnées en calèche.



Geïnteresseerde bezoekers maken kennis met de Radio Maritieme Dienst (RMD) te Wingene.
Des visiteurs intéressés découvrant les installations du Service de Radio Maritime (RMD) de Wingene.

Foto's/photos: P. Hornez

Info Marine

De bemanning van de "De Brouwer" ziet elkaar terug

In 1955 vertrok de Algerine M904 "De Brouwer" voor een langdurige missie naar Afrika met als aanloophaven Banana van Belgisch Congo.

Tijdens deze zes maanden en twintig dagen durende reis, scheepte onze jonge Koning Boudewijn in voor een tocht op de Kongo-stroom tussen Boma en Banana.

Sedert 1992, wordt, op initiatief van een oudgediende aan boord, Claude Dewasme afkomstig uit Kain (Tournai), jaarlijks een weerzien georganiseerd te Oostende.

De uitnodiging is gericht aan alle oudgedienden, beroepsvrijwilligers en miliciens van alle graden, allen die deelnamen aan de reizen vanaf 1953 alsook aan alle deelnemers van de Afrikaanse reizen van de andere algerines.

Het hoeft geen betoog dat dit vreugdevolle weerzien veel emoties losweekte. Het is daarom dat de organisator iedereen oproept die zich herkent in dit artikel en wenst deel te nemen aan het volgende feestmaal.

U kan contact opnemen met:

Claude Dewasme
Rue du Beau Site 6
7540 Kain
Tel.: 069/21.35.91

Retrouvailles des anciens du "De Brouwer"

En 1955, l'algerine M904 "De Brouwer" effectua une longue mission océanographique en Afrique avec comme port d'attache Banana au Congo Belge.

Au cours de ce voyage de six mois et vingt jours, le jeune Roi Baudouin embarque pour un périple sur le fleuve Congo de Boma à Banana.

Depuis 1992, à l'initiative d'un ancien du bord, Claude Dewasme de Kain (Tournai), une journée annuelle de retrouvailles est organisée à Ostende.

L'invitation est adressée à tous les membres de l'équipage, volontaires de carrière ou miliciens de tous grades. Les anciens des voyages à partir de 1953 et les participants des croisières africaines des autres algerines sont également les bienvenus.

Ce banquet des retrouvailles remporte chaque année un franc succès de participation. C'est pourquoi l'organisateur tient à relancer l'appel auprès de ceux qui se reconnaîtront au travers de cet article et qui souhaiteraient participer au prochain repas.

Vous pouvez contacter:



Een geslaagde dag voor de bemanning van de "De Brouwer" te Oostende.

Une journée réussie pour l'équipage du De Brouwer à nouveau réuni à Ostende.

Info Marine

Tweede bijeenkomst van de bemanning van de Breydel

Samen haalden zij in 1955 de Breydel uit de Verenigde Staten. De in die tijd tweede meester Guy Seynaeve nam het initiatief in handen en 43 jaar later zagen ze mekaar terug.

Na het succes van de eerste samenkomst te Rebecq in september 1996, georganiseerd door de sympathieke Ghislain Saussez, zweerden de Breydel-vrienden dat dit zeker voor herhaling vatbaar was.

De gelukkige inrichter Guy Seynaeve (rechts). Naast hem, Daniel Slimbroeck, le "Radio Mec" van aan boord.



Foto/photo: L. Tytens

De reunie van 29 oktober in de Marineclub van Oostende beloofde dus een succes te zijn en dit was het ook.

Van de 70 bemanningsleden (waarvan twaalf jammergenoeg overleden), waren er een 30-tal oudgedienden met hun echtgenotes naar Oostende afgezakt voor deze bijeenkomst. Niet tegenstaande het recente overlijden van zijn echtgenote, beantwoordde zelfs Ghislain deze oproep.

Gevolgd door een heerlijke maaltijd (waarvoor men altijd vol vertrouwen kan rekenen op de Marine), heeft deze vergadering het toenmalige zware leven van aan boord doen vergeten, en plaats gemaakt voor een nauwe vriendschap en sterke kameraadschap.

Een groot gedeelte van de oudgedienden van de Breydel verenigd voor de tweede keer in drie jaar.



Foto/photo: M. Broutoux

L'équipage du Breydel réuni pour la deuxième fois

Ils étaient partis le chercher ensemble aux Etats-Unis, c'était en 1955. Quarante trois ans plus tard, à l'initiative de Guy Seynaeve, à l'époque second-maître, les voici réunis à nouveau.

Après le succès de la première rencontre à Rebecq en septembre 1996, dont le pionnier et organisateur n'était autre que le sympathique et dévoué Ghislain Saussez, les copains du bord s'étaient juré de récidiver.

Guy Seynaeve (à droite) en organisateur heureux. A ses côtés, Daniel Slimbroeck, le "Radio Mec" du bord.

La réunion du 29 octobre au Marine Club d'Ostende se promettait donc d'être un succès et il en fut ainsi.

Des 70 membres d'équipage (dont douze sont malheureusement décédés), une trentaine d'anciens et leurs épouses avaient rallié Ostende pour ce rendez-vous. Même Ghislain avait répondu à l'appel malgré le décès, la semaine précédant l'événement, de son épouse.

Suivi d'un excellent repas (et pour cela, on peut faire confiance à la Marine), cette réunion a fait oublier aux participants les dures conditions d'une époque où le confort à bord était inexistant et la discipline de fer, pour ne garder que les moments forts faits d'amitié et de camaraderie.

Une bonne partie des anciens du Breydel réunis pour la deuxième fois en trois ans

Info Marine

Wat gebeurt er met de ex-M906 Breydel?

De "Leuvense Compagnie" kocht in 1995 de Breydel aan met de bedoeling het te vernieuwen en om te bouwen tot een maritiem museum. De nieuwe eigenaar streefde ernaar het schip een didactische functie te geven door de jeugd te laten ontdekken hoe het leven was aan boord, alsook enkele noties van navigatie mee te geven.

Na een eerste aanbod aan de stad Oostende van dit drijvende museum, dat door de vroegere burgemeester J. Goekint categoriek werd afgewezen, deed de vereniging een beroep, met succes op de stad Rupelmonde. Uiteindelijk deed de Breydel zijn laatste reis in november 1997.

Wat is er gebeurd tot op de dag van vandaag?

De projecten van de "Leuvense Compagnie" zijn tot op heden nog altijd niet van start gegaan. Na contact met de burgemeester van Kruibeke, A. Denert, hebben wij begrepen dat deze plannen nog steeds in de actualiteit zijn. "Ik heb gisteren (18 november) persoonlijk contact opgenomen met vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Steve Stevaert, ten einde van de Breydel een geklasseerd monument te maken, en de nodige subsidies te ontvangen van de Vlaamse regering". Na kennisname van het bestaan van de oudgedienden van de Breydel gaat de Burgemeester nog een stap verder "Wij hopen dat onze oudgedienden zullen opkomen om ons te helpen de Breydel terug zijn originele toestand te geven. Ieder-



De Breydel op 18 maart te Rupelmonde. Zal hij nog kunnen gered worden?

Une photo du Breydel prise le 18 mars 99 à Rupelmonde. Pourra-t-il encore être sauvé?

Que devient l'ex- M906 Breydel?

Racheté en 1995 par la "Leuvense Compagnie", il devait être restauré et transformé en musée maritime. Le nouveau propriétaire avait de grandes ambitions: donner au navire une fonction didactique en faisant découvrir aux jeunes les conditions de vie en mer et en y inculquant des notions de navigation.

La ville d'Ostende avait d'abord été approchée pour accueillir ce musée flottant, mais vu le "non" catégorique de son bourgmestre de l'époque, J. Goekint, l'association s'adressa finalement avec succès à la ville de Rupelmonde. Et c'est finalement en novembre 1997 que le Breydel effectua son dernier voyage.



Le Breydel remorqué à Rupelmonde le 25 novembre 1997.

De Breydel wordt op 25 november 1997 gesleept naar Rupelmonde.

Qu'en est-il aujourd'hui?

Les projets de la "Leuvense Compagnie" sont toujours au point mort, mais après contact avec le bourgmestre de Kruibeke, A Denert, nous avons appris que ces plans sont toujours d'actualité. "J'ai personnellement pris contact hier (18 novembre) avec le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux Publics et de l'Energie, Steve Stevaert, afin de faire du Breydel un monument classé et d'obtenir les subsides nécessaires du Gouvernement flamand" et, en apprenant l'existence d'une Association des Anciens du Breydel, le bourgmestres renchérit "Nous espérons que les anciens du Breydel se mobiliseront pour nous venir en aide et redonner au Breydel son état d'origine. Ils sont tous les bienvenus à Kruibeke". A suivre.

Foto's/photos: Van Ginderen Collection

MARITIEM PANORAMA

Oostendse havenrenovatiewerken vorderen traag

Nu de verlofperiode in de bouwsector voorbij is, wordt opnieuw gewerkt aan de renovatie van de Oostendse voorhaven en aan de doorsteek van de verbinding E40/A10-De Bolle. Hierbij is het de bedoeling de haven optimaal uit te rusten voor het behandelen van breakbulk, ro/ro-vrachten en carferryverkeer. Ook wil Oostende zich als volwaardige cruisehaven profileren.

Al deze renovatie- en herstructureeringswerken moeten tegen 2002 voltooid zijn. Aldus krijgt de voorhaven een polyvalente functie, daar waar ze in het RMT-tijdperk uitsluitend voor passagiers- en ro/ro-verkeer fungeerde. Maar gelijklopend aan deze werken moet ook geijverd worden om nieuwe zeetrafieken aan te trekken, wat niet zo gemakkelijk verloopt gelet op het overaanbod in het shortseaverkeer. Oostende wordt immers uitgebouwd als snelhaven voor dat soort verkeer.

Uitbouw tot ro/ro-haven

Qua havenwerken werd op 1 augustus jongstleden gestart met het afbreken van de werkhuizen van de Regie voor Maritiem Transport (RMT). Die beslaan een groot deel van de Oosteroever van de voorhaven in de nabijheid van het gerenoveerde Zeewezendok. Nog voor het einde van dit jaar hoopt men er te kunnen starten met de aanleg van een trailerparking zo'n 12 ha groot. Ook zullen de ro/ro-bruggen aan het dok gemonteerd worden zodat het Zeewezendok tegen medio 2000 operationeel wordt. Zo luiden althans de vooruitzichten, want de werken heb-

ben meer dan eens grote vertragingen opgelopen.

We zeiden daarnet dat Oostende voor haar ro/ro-functie nieuwe trafieken zal moeten aantrekken. Momenteel opereert alleen Transeurope Shipping Line (TSL) met twee vrachters op Ramsgate. Een derde schip, zoals beloofd door de TSL-directie, komt er wellicht niet. Wat meer is: niet-begeleide vracht en gevaarlijke goederen worden voortaan op deze lijn niet langer vervoerd. Het onmiddellijk gevolg hiervan is dat de stouwerij OCHS zes bedienden en zes havenarbeiders moet afdanken.

Deze recente maatregel is zeker niet van aard om de ro/ro-vrachttrafiek in de Oostendse haven aan te zwengelen, temeer daar TSL minder capaciteit biedt dan zijn voorganger Sally Freight. Van 6 Sally-afvaarten viel TSL op 3 en zelfs 2 afvaarten gedurende de periode maart-mei van dit jaar. Zo viel de trafiek terug op amper 30.000 vrachteenheden tijdens dit eerste semester, wat eventjes 44% minder was dan vorig jaar. In tonnage uitgedrukt was dat zo'n 800.000 ton tegenover 1.266.000 ton in 1998 (-58%).

Capaciteit ontoereikend

Met slechts twee ro/ro-vrachters die nu dagelijks 4 overtochten verzekeren, is de Oostende-Ramsgatelijn beslist onvoldoende om de vraag te beantwoorden en zijn vele expediteurs verplicht uit te kijken op Zeebrugge en Calais. Nochtans hebben die vrachters de hoogste bezettingsgraad van alle kanaaldiensten,

nl. 65%. Bovendien zijn ze bijzonder gewaardeerd door truckers van het lang verkeer tussen Ierland en Oostenrijk. Een derde en zelfs een vierde vrachtschip zou dan ook welkom zijn op deze verbinding. Maar TSL opereert ook in de Adriatische zee waar momenteel met de Kosovo-crisis meer te verdienen is.

Om de laad- en losoperaties in Oostende te vergemakkelijken, krijgt post nr4 van TSL een side-loader. Begin september starten de werken hiervoor. Het gaat om de bovenste laadplatform van ro/ro-brug nr 3 die aldaar verplaatst wordt. Beide voertuigendekken van de TSL-vrachters zullen dan gelijktijdig kunnen geladen en gelost worden. Een troef temeer om het rendement van de ro/ro-trafiek in de haven te verbeteren.

Oostende cruisehaven

Naast de renovatie- en aanpassingswerken aan het Zeewezendok en ro/ro-rug nr 4 van TSL, zijn ook de werken heropgestart voor de aanleg van de cruisekade daar waar bruggen 2 en 3 van de voormalige RMT gelegen waren. Deze bruggen zijn nu verwijderd zodat de firma De Nul van Aalst met de eigenlijke kadewerken kan starten.

Eens die kade gebouwd is, zal er een nieuw terminalgebouw moeten komen. Ook de toegangseul tot de voorhaven zal verbreed moeten worden opdat de cruiseschepen ongehinderd zouden kunnen in- en uitvaren. Nu is de breedte daarvoor ontoereikend. Om dit te verwezenlijken zal het betonnen oosterstaketsel afgebroken moeten worden en er een

FKP(H) DUERINCKX OKTAAF MET "MEENSEL-KIEZEGEM '44" NAAR FILMFESTIVAL VAN NICE

De Belgische Marine heeft binnen haar rangen meerdere kunstenaars. Denken we aan Roger Van Ransbeek (ex ZS/IRP commandant) die in de theaterwereld nog steeds een hoofdrol vervult als één van de grote kopstukken bij SABAM. Hij schreef vele toneel- en TV-spelen en wordt in zijn branche als een topper beschouwd.

Bij het reservekader is dan weer FKP(H) Oktaaf Duerinckx (jarenlang Comdiv van de Divmarres) actief bezig met film-massaspelen, stoeten- en theaterregies. Ook werden meerdere opvoeringen gegeven van zijn toneelwerken. Zijn film "Meensel-Kiezegem '44", gemaakt naar zijn boek "Getuigenissen" werd door het internationale festival "des films de la Résistance" in Nice gevraagd... Dit leek ons de moeite om deze merkwaardige film eens van nabij te bekijken. Hij was vooral te bekijken in Vlaams-Brabant, maar ook "Mars en Mercurius-Brugge" nam deze prent al op het programma. Voorzitter van Mars en Mercurius en reserve-officier van de Marine, André Billiet was met zijn talrijk opgekomen leden diep onder de indruk van deze film, zowel wat inhoud als acteerpresaties betrof.

Inhoudelijk handelt deze prent over het oorlogsdrama van Meensel Kie-



Fregatkapitein (h) O. Duerinckx zorgde naast de regie ook voor het grimeerwerk. Hier wordt een neef van hem, Ludo Duerinckx, klaar gemaakt om de rol van zijn vader te spelen, die ook omkwam in het concentratiekamp van Neuengamme en een weduwe met vijf kinderen achterliet.

zegem, een kleine Brabantse gemeente. De tweede wereldoorlog ging er rustig voorbij, ware het niet dat op het grondgebied van dit dorp op eind juli 1944 een "zwarte" werd neergeschoten door "weerstanders", vreemd aan het dorp. De wraak van de familie was verschrikkelijk. Op 1 en 11 augustus werd door het "Sicherheitskorps" van Verbelen, versterkt met Duitse SS-ers en collaborateurs, vooral uit Mechelen en Antwerpen, een wrede razzia gehouden. Bijna alle mannen werden meegenomen en overgebracht via Sint-Gillis

naar het concentratiekamp van Neuengamme. Vandaar keerden er slechts 8 weer. Eénen-zestig stierven er in de vreselijkste omstandigheden. Het dorp bleef verweesd achter: een plaats met enkel weduwen en oorlogswezen.

Dat dit drama maar weinig gekend is, is waarschijnlijk te wijten aan het feit dat de wandalen hier verricht werden door landgenoten, waar het in Lidice en Oradour Duitsers waren die vermoord hebben. Duerinckx heeft dan een film willen maken, een Docudrama met ooggetuigenverslagen en gespeelde fragmenten, om te waarschuwen voor racisme en extremisme. Met weinig middelen en veel goede wil kwam een aangrijpend produkt tot stand. De professionelen, producer, cineast en regisseur, verleenden gratis hun medewerking. De meeste rollen van de slachtoffers werden vertolkt door kinderen en achterkleinkinderen van de betrokkenen zelf, wat zorgde voor een aparte sfeer op de set en tevens een extra inzet. Zo kon men de kenspreuk waaraan de film zijn motto ontleedt realiseren: "Als men zijn verleden ontkent, zal het verleden zich herhalen".

Wie meer inlichtingen verlangt of deze film wil geprojecteerd zien met inleiding en nabespreking kan steeds ten rechte bij FKP(H) Duerinckx Oktaaf, Karekietenlaan, 30 3010 Leuven.



Werkopname bij de verfilming van de ondervraging door de Gestapo van 11 augustus 1944 in de zusterschool te Meensel.

nieuw gebouwd worden meer oostwaarts gelegen. Het ministerieel akkoord voor de uitvoering van deze werken is er nog altijd niet zodat de streefdatum van 2001 voor het binnenloodsen van de eerste cruiseschepen moeilijk zal gehaald worden.

Ook de werken voor de verbinding van de E40/A10 met de Diepwaterkaai van de voorhaven schieten opnieuw op. Ruim een half jaar lang hebben ze stilgelegen wegens technische problemen.

Bedoeling van deze werken is het stadscentrum van Oostende te ontlasten van het zware wegverkeer en van de ro/ro-terminal van de Diepwaterkaai rechtstreeks te kunnen bedienen via de weg. Een viaduct moet boven de spoorlijn Brussel-Oostende gebouwd worden alsook een 100 meter-lange tunnel onder de dokken van de oude handelshaven. Indien het werkschema volgens timing kan verlopen, hoopt men de doorsteek tegen 2002 te kunnen vol-

toeien. Ze zal aan de schatkist ruim 1,5 miljard BEF gekost hebben. Maar dan zal de Oostendse haven dan ook rechtstreeks aangesloten zijn op het Europese autowegennet, een realisatie waarop ze al decennia wacht.

H. Rogie

Oostende-Doverlijn in gevaar?

Zoals we het eerder hebben gemeld, is Hoverspeed zinnens zijn activiteiten op de Oostende-Doverlijn te herstructureren. De voorziene maatregelen zijn van die aard dat de trafiek op de verbinding gevoelig zal afgeslankt worden. Het nieuws van de geplande herstructurering sloeg in de Ensorstad als een bom in en sommigen vrezen zelfs voor het opdoeken van de lijn in de nabije toekomst.

Dat het zo'n vaart zal nemen, is voorspellen. Hoverspeed zal inderdaad, net als de andere operators op de kanaaldiensten, zich weten aan te passen aan de gevolgen van het opdoeken van de taxfree-shops aan boord van de ferries. Want van deze maatregel, sinds 1 juli dit jaar van kracht, schijnen de meeste problemen voort te spruiten. Ook merkt men op vele verbindingen een zekere status quo wat betreft het aantal vervoerde passagiers, terwijl ook de concurrentie op gebied van tarificatie een negatieve rol schijnt te spelen.

Afdanking van personeel

De verbinding Oostende-Dover van Hoverspeed heeft klaarblijkelijk daar ook onder te lijden, want diverse saneringsmaatregelen werden zopas door de directie genomen. Het gaat in hoofdzaak over een progressieve inkrimping van de passagierstrafiek gepaard gaande met een gevoelige afdanking van personeel.

Qua personeel zal eind september van dit jaar zo'n 73 werknemers met een contract van onbepaalde duur afgedankt worden, terwijl nog eens 101 tijdelijke contracten niet zullen verlengd worden. Er staan dus 174 banen op het spel. Momenteel zijn bij de rederij 373 mensen aan het werk, waaronder 272 Belgen met een contract van onbepaalde duur. Dit betekent dat Hoverspeed met amper 200 man de lijn Oostende-Dover zal uitbaten vanaf oktober eerstkomend. Wel kondigde een woordvoerder van de rederij dat een aantal ontslagen werknemers wellicht bij Seacontai-

ners op de Ierse zee kunnen tewerkgesteld worden of nog op de verbinding van Calais. Zo'n 25 man zouden hierdoor opnieuw aan de slag kunnen.

De Belgische syndicaten van het Hoverspeed-personeel hebben al heftig geprotesteerd tegen deze massale afdanking. De geschiedenis herhaalt zich: eerst de failliet van RMT, dan Holyman/Sally die het opgeeft en nu nog Hoverspeed die gevoelig afslankt. Ze eisen dan ook het opstellen van een dossier voor sociale begeleiding zodat afgedankte werkkrachten kunnen genieten van het stelsel van economische werkloosheid.

Afslanking van de dienst

Waarom Hoverspeed met alleen 200 man verder wil werken, is te wijten aan het feit dat vanaf 1 oktober eerstkomend slechts 1 Seacat de overtocht Oostende-Dover zal verzekeren in plaats van 2 zoals dit

thans het geval is. De dienst wordt dus gehalveerd zodat nog slechts 3 overvaarten daags zullen verzekerd worden i.p.v. 6. Het tweede vaartuig wordt dan uitgeleend aan het moederbedrijf Seacontainers. Bij het begin van het toeristisch seizoen 2000 zouden opnieuw twee Seacats op de verbinding worden ingelegd, beweert de Hoverspeed-directie. Maar deze belofte wordt door velen in vraag gesteld, want wie kan nu reeds voorspellen hoe de situatie zich volgend jaar zal voordoen op de Kanaaldiensten.

De oorzaken van deze herstructurering zijn, zoals hierboven gezegd, te zoeken in de concurrentiestrijd die de Kanaaloperators aan het voeren zijn sinds de afschaffing van de taxfree-shops aan boord van de ferries en in de terminals aan land. Voor wat Hoverspeed in het bijzonder betreft, speelt ze hierdoor eventjes 3/4de van haar inkomsten kwijt. Om dit verlies te compenseren zou Hoverspeed de prijzen met liefst 300% moeten optrekken, wat praktisch gezien niet kan.

Om concurrentieel te blijven moet de Oostende-Doverlijn met competitieve prijzen kunnen opereren en daarom kan er van een prijsverhoging moeilijk sprake zijn. Vergeten we niet dat de Chunnel een geduchte

concurrent blijft en dat Seafrance nog altijd gesponserd wordt. Dus moet er een andere oplossing komen en dat denkt de Hoverspeed-directie gevonden te hebben in het afslanken van de dienst.

Vermindering van de trafiek

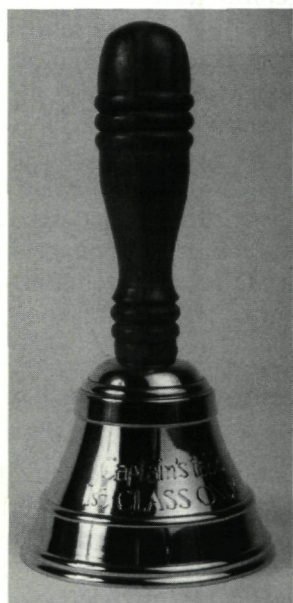
Ook spelen de stagnerende trafiekcijfers van het passagiersverkeer een voornamelijk rol in de concurrentiestrijd. Voor wat Hoverspeed betreft, stellen we vast dat de eerste semestriële balans van de Oostende-Doverlijn met 2,3% achteruit gaat vergeleken bij de overeenstemmende periode van vorig jaar. Slechts 470.000 passagiers werden in die periode vervoerd tegenover 481.000 in 1998. Ondanks de betere service aan boord en de toegenomen pendeldienst van de Britse tabaksmokkelaars is Hoverspeed er niet in geslaagd zijn streefcijfers te halen. Anderhalf miljoen passagiers in 1999 zal beslist niet gehaald worden.

Al deze negatieve elementen hebben er dus toe geleid dat de Oostende-Doverlijn vanaf 1 oktober eerstkomend qua operationele capaciteit gehalveerd wordt. Het wordt gereduceerd tot een mini-dienst verze-

kerd door slechts één Seacat. Worden er slechts 2 overvaarten per dag verzekerd i.p.v. 3, dan biedt de dienst nog mindere mogelijkheden en wordt ze weinig aantrekkelijk. Wanneer dit vaartuig door technisch defect aan de kade moet blijven, zal de verbinding dan ook volledig wegval-
len.

Dit zijn beslist geen hoopvolle vooruitzichten voor de passagierstrafiek van Oostende. Of de trafiek weer op volle toeren zal draaien vanaf maart 2000 zoals beloofd door de Hoverspeed-directie is moeilijk voorspelbaar. Hoe de markt op de Kanaaldiensten zal evolueren ingevolge de gewijzigde parameters is inderdaad niet te achterhalen. Hopelijk gaat de Oostende-Doverlijn geen langzame dood tegemoet zoals RMT en Holyman/Sally het maakten.

H. Rogie



Tafelbel

Ware grootte: 15 cm

Cloche de table

Hauteur réelle: 15 cm

Prijs/Prix: 395,-BEF

Portokosten/frais de port: 58,-BEF

Ref.: REN 00194

op rekening:

numéro de compte:

473-6090311-30

BEVELSOVERDRACHT bij ABNL

Op 27 augustus 11. droeg Vice-Admiraal Gijs G. Hooft zijn functie als Admiraal BENELUX en Commandant der Zeemacht in Nederland over aan Vice-Admiraal L.L. Buffart. De 55-jarige Admiraal Hooft gaat met Functioneel Leef-tijds Ontslag. 40 deputaties van evenveel schepen, groepen en wal-organisaties, alsook een deputatie van het Hoofdkwartier ABNL en de Staf van de Commandant der Zee-macht, waren bij de bevelsoverdracht in de Marinebasis van Den Helder aanwezig.

Na Vice-admiraal Duyvendijk wens-te ook Divisieadmiraal Verhulst de nieuwe ABNL alle succes in zijn nieuwe functie en droeg Vice-Admi-raal Buffart op *"leiding te geven aan onze eenheden"* en verzocht de Bel-gische militairen *"kennis te nemen van deze benoeming, Admiraal Buf-fart's bevelen op te volgen en hem te steunen in de taken zoals de bi-nationale samenwerking tussen Ne-derland en België die vereisen"*.

In het kader van het samenwerkings-verband van de Belgische en Neder-landse marine was Vice-Admiraal G.G. Hooft op 7 januari 1996 be-



Investituur van ABNL v.l.n.r.: Vice-admiraal G.G. Hooft (ex ABNL), Nederlandse Minister van Landsverdediging F.H.G. de Grave, Belgische Minister van Landsverdediging A. Flahaut en Vice-admiraal L.L. Buffart.

noemd tot ABNL. Vanaf september 1995 had hij al de functie van Com-mandant der Zeemacht Nederland, een functie waarbij hij verantwoor-delijk was voor de inzet van alle va-rende en vliegende eenheden van de Koninklijke Marine.

Zijn ambtsperiode als ABNL/CZM-NED werd gekenmerkt door de re-organisaties binnen de marine waar-bij vooral het aantal middelen en de hoeveelheid personeel om de taken

uit te voeren drastisch werd terug-gebracht. Admiraal Hooft heeft steeds de nodige aandacht besteed aan de menselijke kant van het be-drijf en trachtte de vaarprogramma's in balans te brengen met de perio-des thuis.

In zijn afscheidsrede benadrukte Vice-Admiraal Hooft dat de samen-werking tussen de Nederlandse en Belgische marines een grote vooruit-gang was en misschien de weg kan effenen voor de ontwikkeling van een Europese Marine. *"Toen de Bel-gisch/Nederlandse operationele sa-menwerking, onder de naam ADMI-RAAL BENELUX, officieel geïnsti-tueerd was ontwikkelde men een "BENOPS", een aan alle eenheden omvattend werkplan voor een heel jaar en richtte men een gezamenlij-ke taakgroep op de BNLTG. Andere zaken ging men ook beter op elkaar afstemmen. Zo gebeurt de opwer-king van de Belgische fregatten, na een lange onderhoudsperiode, nu in Den Helder. Anderzijds worden onze Nederlandse mijnenjagers in België opgewerkt. De alombekende MOST kwam onder de vleugels van*



Schouwing van enkele van de 40 delegaties.



Voorstelling van de Korpsvlaggen.

ABNL. Hierdoor is er nu een efficiënter gebruik van de operationele middelen en kan drastisch bespaard worden op de walfuncties. Ik ben er van overtuigd dat in de toekomst onze beide marines nog nauwer zullen

samenwerken, vooral op het gebied van materieelsvernieuwingen en politiek-militaire inzet".

Tot slot merkte hij op dat "De afgelopen jaren 2 onderwerpen voortdurend mijn aandacht trokken. Allereerst de omvang van de personeelssterkte, meer bepaald de inkrimping van het personeel en het tekort aan gespecialiseerd personeel en hoog opgeleide middelbare studenten. Het 2 onderwerp was het "normen

en waarden" aspect. Samenvattend gaat het goed met de Nederlandse Marine maar er moet nog veel werk verzet worden. Het is echter deze uitdaging die van de marine een prachtige organisatie met vele uitdagingen maakt".

Een van de Eregasten was de Belgische Minister van Defensie, André FLAHAUT, die na de bevelsoverdracht nog een werkbezoek bracht bij het Commando Marineoperaties te Den Helder.

De Minister werd ondermeer rondgeleid in de Nederlands-Belgische Operationele School en het Maritiem Hoofdkwartier Admiraal BENELUX

Tekst en foto's: G.A.H. Toremans

Met dank aan:

Flottieljeadmiraal J. ROSIERS
- Deputy ABNL

FKP Maryse VAN BUSSEL
- IRP MARINE

LTZ 1 John M. van Zee
- Stafofficier Voorlichting Commandant Zeemacht Nederland

CURRICULUM

Vice-Admiraal L.L. Buffart

Vice-Admiraal L.L. Buffart begon zijn loopbaan bij de Nederlandse Marine in september 1965.

Na zijn benoeming tot officier in 1968 diende hij aan boord van de jagers HNLMS Noord Brabant en HNLMS Gelderland en het fregat HMNS Van Speijk. In het kader van een uitwisselingsprogramma met de US NAVY werd hij in 1971 voor 6 maanden aan boord van de destroyer USS Bigelow geplaatst.

In 1972 volgde hij de opleiding tot navigatie-gevecht-sinformatie officier en tevens de eerste opleiding tot commando centrale officier. Aansluitend volgde er plaatsingen aan boord van de HNLMS De Zeven Provinciën, HNLMS Drenthe, HMNS Van Speijk, HNLMS Poolster en HNLMS Tromp.

Daarna ging Adm. Buffart voor 3 jaar naar Engeland voor de functie van stafofficier bij de School of Maritime Operations in HMS Dryad. Na zijn terugkeer in Nederland, in 1982, diende hij aan boord van de HNLMS De Ruyter en HNLMS Tromp, eerst als scheepsofficier en van 1984 tot oktober 1985 als staf-officier operaties van het Nederlandse Eskader.

Na 1 jaar bij het Analyse & Tactisch Centrum in Den Helder werd hij commandant van het fregat HNLMS Bloys van Treslong (okt. 1986 tot nov. 1988). Tussen december 1988 en juli 1992 was hij verbonden aan het Directoraat-Generaal Materieel van het Ministerie van Defensie. In deze periode volgde hij tevens een studie van 1 jaar aan het US Naval War College Newport. Bij zijn terugkeer in Nederland werd Admiraal Buffart belast met het commando van het Fregatteneskader. In mei 1994 volgde zijn aanstelling als Commandeur in de functie van Chef Staf bij de Commandant der Zeemacht in Nederland om kort daarop benoemd te worden tot Sous-chef Plannen van de Marinestaf.

In de rang van Schout-bij-Nacht was hij van maart 1996 tot juli 1999 plaatsvervangend bevelhebber der zeestrijdkrachten.

Op 16 augustus 1999 werd hij dan bevorderd tot Vice-Admiraal.

Une délégation de la Section Mécanique (OCT) de Cominav en visite au bassin d'essais des carènes de l'université de Liège

En 1998 monsieur Henri Boland (chief engineer of-ficer), nous met en contact avec Monsieur Jamoulle, professeur à la faculté des sciences appliquées à l'institut mécanique du transport de l'université de Liège.

Après un échange de correspondance afin de fixer une date pour une visite des installations, monsieur André Hage (civil engineer, naval architect et marine engineer) se propose de nous accueillir.

Situé dans le cadre enchanteur du Sart-Tilman, le bassin de carène impressionne par ses dimensions, 100m de longueur, 6 mètres de largeur et jusqu'à 3.80m de profondeur.

Le bassin est équipé d'un pont roulant muni d'une plate-forme de commandement permettant le déplacement sur toute sa longueur.

Sur la plate-forme prend place toute l'électronique c'est à dire les ordinateurs et les programmes préétablis pour chaque type de test à effectuer dans des conditions correspondantes le plus possible à la réalité. Des senseurs sont reliés à la maquette à tester qui arrimée sous la plate-forme est entraînée lors du déplacement du pont. Tous les résultats des tests sont enregistrés et analysés ensuite.

Tout cela est évidemment beaucoup plus compliqué qu'il n'y paraît et toutes ces expériences demandent outre des connaissances pointues dans le domaine de l'architecture navale, un sens de l'observation et un sens de l'analyse plus qu'approfondi.



La délégation de la section mécanique remettant l'emblème de la Marine à Monsieur André Hage.

Il nous fut précisé également par monsieur Hage que ces travaux étaient conçus du début à la fin par son service. Le début étant un projet de construction de navire présenté par un constructeur, aussi bien de navire de pêche que de navire de course. La fin, après les tests effectués sur la maquette construite sur place également, reprend tous les paramètres et mesures affectant la tenue, la vitesse à la mer et la résistance des composantes. En fin de matinée, nous avons eu l'occasion d'assister à une démonstration avec maquette et celle-ci s'avéra réellement impressionnante. Mais déjà la visite se termine, car d'autres étudiants attendent leur tour pour escalader la plate-for-

me. Après avoir encore reçu une dernière explication, nous prenons congé de notre guide non sans l'avoir chaleureusement remercié pour l'accueil reçu à l'université de Liège et en promettant de nous revoir peut-être l'an prochain.

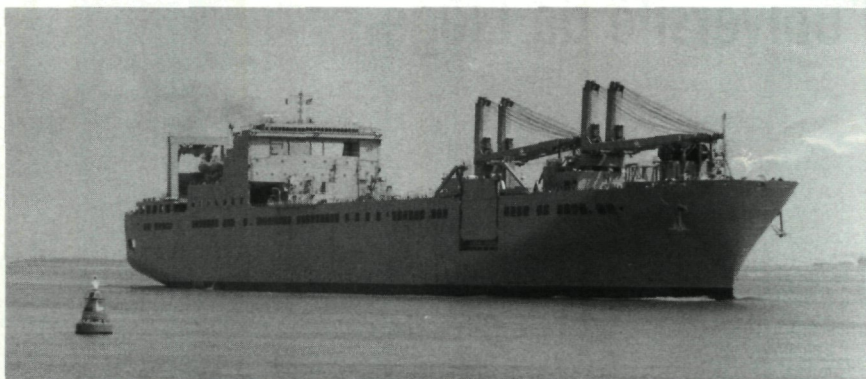
*Joseph Tarassiouk
Instructeur en chef de l'école
des mécaniciens de marine*

Gigantische militaire ro/ro-vaartuigen lopen Antwerpen aan

Eén van de lessen dat de Amerikaanse Marine uit de campagnes Desert Shield/Desert Storm (1990-91) in de Arabische Golf leerde was het acuut tekort aan scheepstonnage onder Amerikaanse vlag. Deze is er in een conflictsituatie nodig voor het snel aanvoeren van grote hoeveelheden materieel en voorraden zoals ondermeer tanks, trucks en helikopters. De US Military Sealift Command heeft dan ook beroep moeten doen op ingehuurde, onder vreemde vlag varende tonnage (breakbulkschepen en roll-on/roll-off-schepen).

Na het conflict was de US Military Sealift Command vast van plan aan dit tekort te verhelpen. Het resultaat was het ontwerpen van twee klassen, zeer grote en multifunctionele roro-schepen, nu gekend als de "Watson"-klasse en de "Bob Hope"-klasse. De voorbije maanden liep er van elk van deze klassen een schip Antwerpen aan, een goede reden om deze gigantische schepen eens onder de schijnwerper te plaatsen.

Begin juni was de T-AKR 300 "Bob Hope" in de Scheldehaven te gast; eind juli ging dezelfde eer naar de T-AKR 311 "Sisler" (tweede schip van de "Watson"-klasse). Ter verduidelijking even de afmetingen en cijfers van de schepen; de "Bob Hope" meet 62.069 ton full load, de "Sisler" 62.968 ton. Beide klassen hebben dezelfde afmetingen; lengte 290 meter, breedte 32,30 meter en een geladen diepgang van 11 meter. Van beide klassen heeft de Amerikaanse Sealift Command er zes in aanbouw, waarvan er telkens drie reeds zijn opgeleverd. Van beide klassen bestaat er ook een optie voor additioneel schip. De "Bob Hope"-klasse wordt gebouwd bij Avondale, de "Watson"-klasse bij de National Steel & Shipbuilding Company (NASSCO), een dochter van General Dynamics. Het grote verschil tussen beide klassen betreft de voort-



USA T-AKR 300 BOB HOPE

Foto L. Van Ginderen

stuwing, de eerste klasse wordt aangedreven met dieselmotoren, de tweede wordt met gasturbines voortbewogen. Beide schepen hebben een actieradius van 12.000 zeemijl tegen de snelheid van 24 knopen.

Aan boord is er accommodatie voor een bemanning van tussen de 26 en de 45 burgers aangevuld met tot 50 manschappen van de US Navy. De uitbating van de schepen van de US Military Sealift Command wordt trouwens uitbesteed aan burgerfirma's. Zo werd de uitbating van het allereerste van de schepen, de "Bob Hope", toegewezen aan de welgekende containerrederij Maersk Lines Ltd.

De schepen kunnen 13.260 ton aan militair materieel laden op een parkeeroppervlakte van 35.300 vierkante meter, wat goed is voor ongeveer 1.000 gevechtssklare voertuigen inclusief tanks. Omdat nogal wat militaire lading klimaatgevoelig is zijn de ruimen van alle schepen uitgerust met klimaatconditionerende uitrusting.

De schepen werden zo ontworpen dat laden en lossen volledig autonoom, dus los van elke havenfaciliteit, kan gebeuren. Achteraan beschikken ze hiertoe over een laadklep, 41 meter lang en 7,30 meter breed met een draagvermogen van 160 ton. Intern worden de voertui-

gen via vaste oprijlanen naar de verschillende dekken gedirigeerd. Maar de schepen kunnen niet alleen achteraan worden geladen of gelost. Zowel aan bakboord als aan stuurboord bevinden er zich midscheeps ook nog laad-/losdeuren. Deze kunnen naar buiten toe in horizontale stand uitgeklaapt worden. Hieraan wordt dan een oprijlaan bevestigd dat de schepen zelf aan boord hebben. Via deze poorten en oprijlanen kan de lading (eenheden tot 160 ton) op kaai of via pontons aan of van boord worden gereden. Voor het positioneren van de aan boord meegevoerde oprijlanen (elk bestaat uit vier combineerbare delen en is in totaal 55,82 meter lang en 9,76 meter breed) werden er op de schepen twee dubbele scheepskranen opgesteld, ieder combinatie met een hefvermogen van 58 ton op 29 meter. Samen tillen de kranen 110 ton op dezelfde radius.

Met de bouw van deze reuzenschepen - vliegdekschepen buiten beschouwing gelaten behoren deze vaartuigen tot de allergrootste van de Amerikaanse militaire oppervlaktevloot - zal het de Amerikaanse legerleiding mogelijk worden snel op overzeese conflicten te reageren door in de kortste tijd een vooruitgeschoven positie uit te bouwen.

F. Neyts

Info Reserve

Bevelsoverdracht van het Squad Reserve

Op vrijdag 10 september ll. had om 10.30 uur in de Marinebasis Zeebrugge een ceremonie plaats waarbij het commando over het Squad Reserve overgedragen werd van Fregatkapitein (R) Bernard de Gerlache aan Korvetkapitein (R) Daniel Huisseune.

Changement de commandement du Squad de Réserve

La remise de commandement du Squad de Réserve se déroulait le 10 septembre dernier à la Base Navale de Zeebruges. Le Capitaine de corvette (R) Daniel Huisseune succède au Capitaine de frégate (R) Bernard de Gerlache. Nous reproduisons ci-dessous le discours tenu par le commandant sortant.



Le nouveau commandant du Squad de Réserve, Daniel Huisseune investi dans ses nouvelles fonctions par l'Amiral de flottille J. Rosiers.

Photo J. Camps

Allocution de la remise de commandement du Squad de Réserve

Amiral,

Officiers, sous-officiers, Quartiers-Mâîtres, 1er matelots et matelots

Mesdames et Messieurs,

Il y a un mois nous avons eu une éclipse totale du soleil dans le Sud de la Belgique.

Aujourd'hui je puis affirmer avec joie que le Squad de Réserve n'a connu aucune éclipse depuis sa création en 1970 par feu le Commandant Roger Planchar à qui je rends un hommage particulier ainsi qu'à ses successeurs ici présents les Commandants Persoons – Vyncke et Noé.

Ik ben er dan ook van overtuigd dat het Ressesquad gedurende lange tijd geen eclips zal kennen en dit om twee goede redenen:

Vooreerst, Admiraal zal u binnen enkele ogenblikken het Bevel overdragen aan een competent officier die zich volledig aan de goede zaak van de Marine en het Squad wijdt.

Deuxièmement, la restructuration de notre Force est telle que l'existence d'une Réserve navigante est devenue indispensable, de même que la Divmar et Division NCS.

Les plans prévoient une réserve navigante entraînée de 340 marins constituée par les volontaires de la Réserve actuelle, par le personnel d'active ayant terminé leur carrière militaire et par de jeunes volontaires issus de la société civile.

Info Reserve

Het Squad vormt de basis van deze nieuwe Reserve en het heeft in het verleden bewezen dat het zich aan nieuwe omstandigheden kan aanpassen door achtereenvolgens aan boord te gaan van de MSI's, de MHSO's en tegenwoordig aan boord van de CMT's evenals de M922 die hier voor ons ligt aangemeerd.

Ik zou graag willen onderstrepen dat actieven en reservisten, eens ze zijn ingescheept aan boord van een van onze eenheden, samen één en maar één bemanning vormen en dat is essentieel.

Je suis particulièrement heureux que lors de notre dernière période de rappel du 23 août au 05 septembre nous ayons pu non seulement nous entraîner mais également exécuter des missions opérationnelles demandées par la Marine en effectuant une croisière de représentation aux Régates Royales de Dartmouth et en exécutant une mission de dépôt et de repêchage des mines. Ceci est le but même de notre existence à savoir rendre à la Marine les Services qui correspondent au niveau d'entraînement que nous recevons d'elle.

Il est important pour l'avenir que le nouveau statut de la Réserve élimine toutes les différences encore existantes et ceci surtout pour nos 1er matelots et matelots.

Il est important qu'à compétence reconnue soit maintenu le principe que le Réserviste puisse avoir accès à toutes les fonctions du bord comme ses collègues de l'active.

L'exemple du Commandant Huisseune est particulièrement significatif puisqu'il a réussi cette année son commandement à la mer d'un CMT et j'espère vivement que d'autres officiers de réserve obtiennent à leur tour leur lettre de mer.

Amiral, je tiens à vous remercier ainsi que votre prédécesseur l'Amiral de Flottille Thibaut de Maisières de la confiance que vous m'avez accordée et de la responsabilité que vous m'avez donnée pendant ces quatre dernières années.

Je tiens également à exprimer ma gratitude à mon épouse d'avoir accepté depuis le tout début de notre mariage ma vie d'officier de marine.

Mijn dank gaat ook uit naar de Generale Staf van Comopnav die jaar na jaar budgettair het onmogelijke doet om onze 35 dagen op zee te vrijwaren, dagen die onontbeerlijk zijn bij de training van een Reserve die naam waardig, en die er tevens voor zorgt dat wij als chef-instructeur tot onze beschikking hebben, de IMC Eric de Poortere die hier aanwezig is en die ik persoonlijk zou willen bedanken.

Wij hebben tevens het geluk gehad om gedurende deze laatste vier jaar te kunnen genieten van de buitengewone hulp van de Commandanten R. Clerckx, M. Soetemans, G. Duchêne, W. De Batselier en Th. Charlier. De bijdrage van de Luitenant van de Myosotis F. De Langhe werd steeds door alle Squadleden uitermate geapprecieerd.

Ik ga vanzelfsprekend Cenpers, zijn Commandant en zijn ploeg geleid door Chef Legein niet vergeten die ons bij elke wederoproepingsperiode een zeer efficiënte administratieve ondersteuning gegeven heeft.

Le CPV (R) Jacques Litière ici présent vient d'ici peu de prendre ses fonctions importantes en tant que ZS Réserve pour créer la Nouvelle Réserve. Je lui souhaite d'autant plus bonne chance que j'ai été son COR pendant mon service militaire il y a 27 ans à bord du M934 Verviers.

Aan jou Dany zeg ik enkel dat het voor jou en voor mij vandaag een belangrijke deel van onze oude gemeenschappelijke geschiedenis binnen het Squad is. Ik wens je alle wind in de zeilen gedurende een lange tijd aan het hoofd van de varende Reserve als 6sde Comsquad.

A tout membre du Squad, officiers, sous-officiers, quartiers maîtres, 1er matelots et matelots, je tiens à dire que je n'oublierai jamais chacun d'entre vous pour tout ce que nous avons fait ensemble. Continuez dans le même esprit car pour les 4 dernières années je vous dis B.Z.

Rappelez-vous que vous avez un patron le Comsquad, un grand patron l'Amiral Commandant des opérations de marine, et un maître absolu qui est la mer.

Sachez que cette manifestation de remise de commandement est principalement une cérémonie en votre honneur car elle a pour objet de démontrer que le Squad de Réserve a existé, existe aujourd'hui et existera demain grâce à vous.

Vous servez le Roi et la Marine et gardez individuellement au fond de vous-même cet esprit de Corsaire particulièrement adapté à ce que nous sommes; Belges – Marins et Réservistes !

Last but not least, Just enjoy the fun of every instant when you are in the Navy.

CPF (R) B. de Gerlache
Comsquad Réserve

Leger en Natie verbroederen opnieuw DE VIERDAAGSE VAN DE IJZER



Op 18 augustus jl. trok ik naar Oostduinkerke voor mijn 24ste opeenvolgende deelname aan de Vierdaagse van de IJzer. Deze mars, ingericht door het 14de Regiment Lucht doelartillerie van Nieuwpoort, doorkruist de Westhoek van Oostduinkerke tot Ieper al over Nieuwpoort, Diksmuide en Poperinge. Ze is voor Vlaanderen de tegenhanger van de M.E.S.A., de "Marche Européenne du Souvenir et de l'Amitié", die door het Ardense massief trekt van Aarlen tot Vielsalm en georganiseerd wordt door de 7de Gemechaniseerde Brigade van Marche-en-Famenne.

Elk jaar in augustus komen op de Ijzermars duizenden militairen en burgers bijeen voor het afleggen van 128 km verdeeld over 4 etappes van elk 32 km. Opnieuw kwamen zij met zo'n 5.000 uit alle hoeken van West-Europa. Zelfs Zweden en Zwitserland waren er dit jaar met een militair detachement present. Ondanks de steeds grotere inzet van onze militairen in buitenlandse humanitaire opdrachten, waren de meeste Belgische eenheden er vertegenwoordigd. Ook s'lands talrijke wandelclubs hadden er hun beste stappers gestuurd.

Zo kregen we een bonte gamma van kleurrijke uniformen en trekkerstenues die vier dagen lang langsheen de pittoreske wegen van onze Westhoek slingerde. Ook onze Marine was er present met haar "marching team", keurig uitgedost in hun witblauwe uniformen. Ook ons reservekader, waarvan de effectieven elk jaar helaas gevoelig slinken, hadden er twee pelotons gestuurd die als volwaardige burgers en officieren moedig meemarcheerden.

De Vierdaagse van de IJzer werd voor het eerst georganiseerd in 1972. Het Provinciecommando West-Vlaanderen besloot dat jaar de drie-daagse voettocht van de Orde van de Paardevisser over te nemen en ze tot 4 dagen uit te breiden over de hele Westhoek. Hierbij was het de bedoeling de relatie Leger-Natie te versterken door burgers en militairen samen te laten stappen, en de herinnering aan de tragische gebeurtenissen van WOI in de Ijzervlakte levendig te houden. Ook wou men de stappers op een sfeervolle manier laten kennis maken met de toeristische bezienswaardigheden van de regio.

Zo zagen we, voor deze zeventwintigste editie, opnieuw duizenden mannen en vrouwen broederlijk verenigd in dezelfde inspanningen om de finish te halen. Doorheen de eindeloze Ijzervlakte, al over de Kemmelberg, de Rode- en de Zwarteberg, onder een gloeiende zon of in gietende regen, helpen en ondersteunen zij elkaar in de moeilijke momenten. Vreemden leren elkaar kennen en vriendschappen worden gesmeed.

Vijf grote logementskampen herbergen al deze trekkers na afloop van iedere etappe. De sfeer is er uniek. Burgers en militairen vinden er elkaar terug na de mars, eten er samen, maken er zich klaar voor de volgende dag en overnachten in dezelfde tenten. Deze Vierdaagse van de IJzer is ongetwijfeld een grootse manifestatie, net als de M.E.S.A., de Europese Mars van de Herdenking en de Vriendschap. Alleen de Krijgsmacht is in staat deze marsen met zoveel brio te organiseren.

De herinnering aan de wapenfeiten van WOI wordt op de 128 km van de Vierdaagse niet vergeten. Het

trekkerspad loopt immers langs het sluizencomplex van Nieuwpoort van waar de Ijzervlakte in 1914 onder water werd gezet. Herdenkingszuilen herinneren aan de verwoede gevechten die er vier jaren lang werden geleverd. Diksmuide doet de heroïsche strijd van de Marinefuseliers van admiraal Ronarc'h herleven en de Kemmelberg toont ons zijn groot ossuarium waar duizenden Franse soldaten begraven liggen. De streek van Ieper ligt bezaaid met de ontelbare blanke zerken van Britse kerkhoven en de stad zelf is beroemd om haar Menenpoort waar iedere avond de Last Post wordt geblazen. Even herleeft op al die plaatsen de herinnering aan de Grote Oorlog en aan diegenen die er hun leven lieten opdat wij als vrije burgers zouden kunnen leven.

Net als de M.E.S.A. wordt de Vierdaagse van de IJzer beleefd als een grootse demonstratie van de banden die Leger en Natie verenigen. Heden ten dage zien we helaas nog zelden dergelijke manifestaties waarop burgers en militairen, zij aan zij, dezelfde inspanningen leveren om samen het gestelde doel te bereiken. Gepaard aan het genieten van het natuurschoon, is het deelnemen aan de Ijzermars beslist een unieke belevenis.

Het is dan ook met dat gevoel dat ik, na afloop van de Mars, voor de eretribune van Ieper defileerde samen met de 4.912 stappers die deze memorabele Vierdaagse van de IJzer 1999 hadden meegemaakt.

Erefregatkapitein H. Rogie

OPERATIE "CALAMAR": te land en ter zee!

Zoals elk jaar werd ook van 10 tot 12 September jl. de Nationale Militaire Competitie der Reserve Kaders georganiseerd door de Koninklijke Nationale Vereniging van de Reserveofficieren - KNVRO en de Koninklijke Nationale Unie der Reserveonderofficieren - KNUROO.

Deze oefening werd dit jaar toevertrouwd aan de Marine en haar 3 reservedivisies wat het logistieke gedeelte betreft. Hierbij werd niet alleen de infrastructuur van de basis van Zeebrugge, van Vlissegem en St. Kruis ter beschikking gesteld, maar ook de M 922 MYOSOTIS — bemand door de Squad MCM — en de A 950 VALCKE werden ingezet om een deel van het dag-parcours in zee te verzorgen.

Het programma omvatte een polyvalent parcours met 18 tests uit de verschillende "wapen-disciplines". De 88 deelnemers, opgedeeld in 22 groepen, gingen van start met hinderniszwemmen in het zwembad van NAVCOMZEB. Hierna volgden een EHBO-test, een ITC proef, waarneming-, logistieke- en Genie-Oefeningen.

Een gepeperde Marine-vragenlijst werd gevolgd door een solide oriëntatie-cross en een fiets parcours onder een stralende zon.

Zaterdagmorgen werden een 10-tal ploegen ingescheept te Oostende, aan boord van de MYOSOTIS en de VALCKE en getransfereerd tot voor de kust van Vlissegem. Met dinghy's werden dan de 2 Nm naar de kust afgelegd. De andere ploegen, "waiting on the beach", namen de zodiacs over om op hun beurt de



Voor velen, een nieuw licht op de taken en specificiteiten van de Marine.

Foto: F. Philips

twee verankerde schepen te vervoegen. Iederéén klonk tevreden met deze sportieve 'boating' ervaring alhoewel sommige drijfmaat waren!

Na een stevig avondmaal te St. Kruis, begon een nachtdropping in de pittoreske omgeving van Brugge met tests zoals granaatwerpen, het overschrijden van een kanaal, bewapening, transmissie, LuM en Staftechniek. Een zwaar programma afgesloten zondag in de voormiddag met een G.P. en UZI-schietbeurt op de schietstand van Steenbrugge.

Deze inter-machtsoefening bracht de deelnemers van Zeebrugge naar Brugge, via de verkenning van Blankenberge, Wenduine, De Haan, Vlissegem, Nieuwmunster, Zuienkerke, Dudzele en Ramskapelle. Voor velen werpt deze grootsopgevatte oefening een nieuw licht op de taken en de veelzijdigheid van de Marine en haar tradities, zoals een onderof-

ficier van de Ardeense Jagers terecht opmerkte.

Ongeacht de resultaten van de ploegen (*), heeft éénieder zich persoonlijk kunnen inzetten om zijn grenzen te verleggen. Alle reservisten van welke macht of graad dan ook, hebben hun krachten opnieuw samengebundeld in deze oefening en aldus hun idealen bevestigd; de verdediging van een vrije democratische wereld. Of zoals koning Albert I zei: "Een land dat zich verdedigt dwingt respect af van allen. Dat land verzekert zijn voortbestaan"...

Saint Bernard du Spuikom

Prijs van de Stafchef v/d Marine (ZS)= ploeg met meeste punten in proef "Marine": MEDIC.

Prijs van ZS Reserve = ploeg met meeste punten voor 'Fysische proeven': GENT. Enz.

(*) Klassement: 1ste ploeg: GENT (1598 p); 2de: WEST VL.I (1561 p); 3de: WAAS-LAND (1502 p); 4de: LEUVEN (1468 p); 5de: MONS (1358 p); 6de: LIEGE I (1254 p); enz...

CONVERSION D'UN MODÈLE STATIQUE

LE SNOWBERRY, UNE CORVETTE DE LA CLASSE FLOWER

HISTORIQUE

La construction de la corvette du type "Flower" eut pour origine une collaboration entre l'Amirauté britannique et les chantiers de la Smiths Dock Company de Middlesbrough. Ces derniers qui avaient déjà participé ultérieurement à la réalisation de patrouilleurs lors de la Première Guerre mondiale, avaient conçu un baleinier appelé "Southern Pride". En 1938, l'Amirauté décida de faire construire à nouveau ce type de bateau qui serait militarisé et dont la conception, bien que robuste, semblait peu raffinée. La coque était étudiée pour affronter les pires conditions météorologiques et les ponts disposaient d'assez de place pour contenir un armement complet. De plus, le bateau pouvait le cas échéant, être manoeuvré par un équipage hâtivement formé ou de réserve. Le "Southern Pride" remplissait donc toutes les conditions à cette transformation peu banale.

Durant la guerre, il fut possible de sortir de chantier un exemplaire de ce type de bâtiment tous les vingt-trois jours alors que le premier fut achevé seulement en cinq mois et demi. Ce bateau fut directement armé et baptisé Gladiolus. Il allait être crédité d'avoir été la première corvette à couler un U-Boote. Au total, on dénombra plus de cinquante sous-marins de l'Axe détruits par ces corvettes.



Cette corvette de 87 centimètres hors-tout est composée de plus de mille pièces.

Initialement, la classe "Flower" était destinée au service d'escorte côtier, mais très vite le manque d'escorteurs assignés aux convois civils se fit sentir et les corvettes furent modifiées à cet effet. Par la suite, même leurs coques durent être transformées pour avoir un gaillard d'avant plus important et une proue recourbée davantage afin d'offrir plus de protection contre les eaux tumultueuses de l'Atlantique Nord. Ces nouvelles transformations inaugurèrent ainsi la classe "Modified Flower". Tout au long de la guerre, les corvettes furent l'objet de multiples transformations au gré des besoins de l'Amirauté et des progrès techniques. C'est ainsi que ces bateaux furent dotés d'un système radar, d'un armement antiaérien plus considérable, d'un nombre de

grenades sous-marines plus important, même d'un système "hérisson" de projectiles et d'une protection de blindage accrue.

Diverses recherches au sein de plusieurs bibliothèques n'ont pas permis de déterminer avec une extrême précision le nombre exacte de corvettes construites. Plusieurs documents furent consultés et comparés, et il semblerait que 269 exemplaires, toutes versions confondues, soit le nombre le plus souvent estimé par la majorité des éditeurs. Tous ces bateaux furent construits dans des chantiers britanniques, canadiens, américains et français. Après la guerre, les corvettes alors fort éprouvées par un service actif très intensif, furent dans la majorité des cas, envoyées à la ferraille ou démilitari-

sées et affectées à un usage commercial. Afin que se perpétue le mythe, le K-181 rebaptisé Sackville a fait l'objet, voici quelques années, d'une restauration intensive. Cette corvette est actuellement (basée) au Canada.

La corvette était propulsée par une machine à vapeur à triple détente de quatre cylindres. Une poussée résultante de 2.750 chevaux entraînait une seule et unique hélice. Il est facile de comprendre qu'un grand nombre des corvettes de la classe "Flower" portaient un nom de fleur: Snowberry, Lotus, Gladiolus, Myosotis.

Le Snowberry fut construit au Canada en 1940 dans les chantiers Lauzon. C'est au mois de novembre de la même année qu'il prit la mer pour rejoindre les services de convois dans l'Atlantique Nord. Il fallut attendre près de trois ans pour qu'il coule son premier sous-marin alors qu'il était assisté par d'autres escorteurs. Précédemment, le Snowberry avait failli déjà être victime d'une attaque de bombes planantes radioguidées de type Henschel 293. Ces dernières étaient alors portées par des avions de l'unité anti-navires Kampfgeschwader 40. La plupart du temps, cette corvette était en service dans l'Atlantique Nord et pendant une courte période elle opéra dans la Manche. La fin de ce navire semble quelque peu controversée; la majorité des ouvrages mentionnent que le Snowberry fut déclassé et finalement ferrailé en 1947 à Middlesbrough. Un autre récit porte à croire que le bateau fut torpillé par bâbord et c'est pourquoi un impact de torpille fut réalisé sur la maquette.

LE MODELE

Voici une réalisation qui semble fort intéressante. En effet, la construction de ce modèle navigant s'est faite à partir d'une maquette statique. Matchbox, son heureux concepteur, avait édité voici déjà de nombreuses années cette corvette à l'échelle 1/72 ème sous la référence

PK-901. Hors-tout, ce modèle mesure 87 centimètres et il est composé de plus de mille pièces. A l'époque, il était facile de croire que cette maquette battait tous les records de grandeur dans la gamme des "plastiques injectés". Ce kit qui, voici encore quelques temps était pratiquement introuvable, a vu ses derniers modèles commercialisés à un prix presque excessif. En effet, en 1983, lors d'une promotion commerciale, on pouvait en acquérir dans une grande surface belge pour la modique somme de 600 francs (100 FF) et de nombreux membres du Brussels Model Boats se ruèrent sur l'occasion dans l'intention de constituer une flottille de corvettes. A peine dix ans plus tard, le prix des modèles de fin de série fut multiplié par cinq.

Au vu du succès incontestable que remporta ce magnifique modèle, Revell loua les moules à Matchbox et, pour le plus grand bonheur des modélistes, cette corvette est à nouveau distribuée sur le marché.

LA COQUE, LA MOTORISATION ET LA RADIOCOMMANDE

Matchbox propose trois versions de ce très beau bateau: le H.M.S. Bluebell (modèle britannique), le U.S.S. Saucy (modèle britannique transféré à la marine américaine) et le H.M.C.S. Snowberry (modèle canadien). Pour la construction, c'est cette dernière livrée qui fut retenue en raison de son camouflage plus clair; ainsi, le modèle se distinguerait certainement mieux sur l'eau. Une notice de montage constituée de 82 étapes permet une compréhension très aisée de la méthode de construction. Un deuxième feuillet en cinq langues retrace l'histoire des trois bateaux et renseigne sur un tableau les couleurs à utiliser en fonction de la version choisie. En outre, des grappes de plastique injectées dans six coloris différents, une planche de décalques, une feuille de nylon représentant les di-

vers pavillons, une bobine de fil et des profilés ronds destinés à la réalisation du bastingage, sont fournis dans cette boîte de grande dimension. En bref, le kit est complet pour la réalisation d'un modèle statique. Certaines pièces sont semble-t-il un peu grossières mais à l'aide de plasticard, elles ont été refaçonées facilement.

La construction commença, comme on peut s'en douter, par la coque. Constituée de quatre pièces reproduisant l'avant et l'arrière, tribord et bâbord, celle-ci s'assembla très facilement grâce à des rebords et des tenons permettant un emboîtement parfait. Ces pièces furent d'abord collées au trichloroéthylène (trichlore) et les raccords furent, à l'intérieur de la coque, renforcés par un congé de chutes de plastiques mélangées à du trichlore. A l'extérieur, les jonctions furent enduites de mastic et poncées. Ensuite, les quilles de roulis furent fixées, il est à noter qu'elles doivent être interverties; c'est, semble-t-il, la seule erreur du plan. Les coquillages et les crustacés que l'on retrouve très souvent sur les coques ont été reproduits par un enduit de rebouchage pour béton étalé ça et là à l'aide d'un pinceau trempé fréquemment dans de l'eau. La coque fut ensuite mise en peinture alors que le caisson étanche de l'impact de la torpille était déjà placé. Les hublots ont été, quant à eux, placés après la mise en peinture. Leur étanchéité a été assurée par un congé, à nouveau de plastique et de trichlore.

De prime abord, les renforts fournis par le kit permettant de consolider la coque ne semblent pas indispensables étant donné que cette dernière est fort épaisse et que le pont viendra ensuite rigidifier l'ensemble. Le ber fournit par le kit fut ensuite assemblé. Il servit de support pendant la construction, en attendant un ber plus décoratif qui sera réalisé ultérieurement en plexiglas. L'impact de la torpille fut ensuite réalisé à l'aide d'un cutter, d'une fine pince coupante et d'un fer à souder de faible puissance. Un exemple a d'abord été dessiné au crayon directement sur la coque. La réalisation de cet impact

fut basée sur une photo d'un cargo coulé. Après avoir exposé le Snowberry dans un concours intermembres, il s'est avéré, alors que le modèle avait été examiné par de vieux loups de mer, que cette déflagration donne l'impression d'avoir été provoquée de l'intérieur de la coque; le sens des tôles froissées en atteste. Je reconnais amèrement cette erreur et il est vrai, après mûre réflexion, que l'explosion d'une torpille provoquerait un impact différent. L'originalité de cette réalisation perd certainement une partie de son charme, ce qui prouve bien que "le mieux" est l'ennemi du "bien".

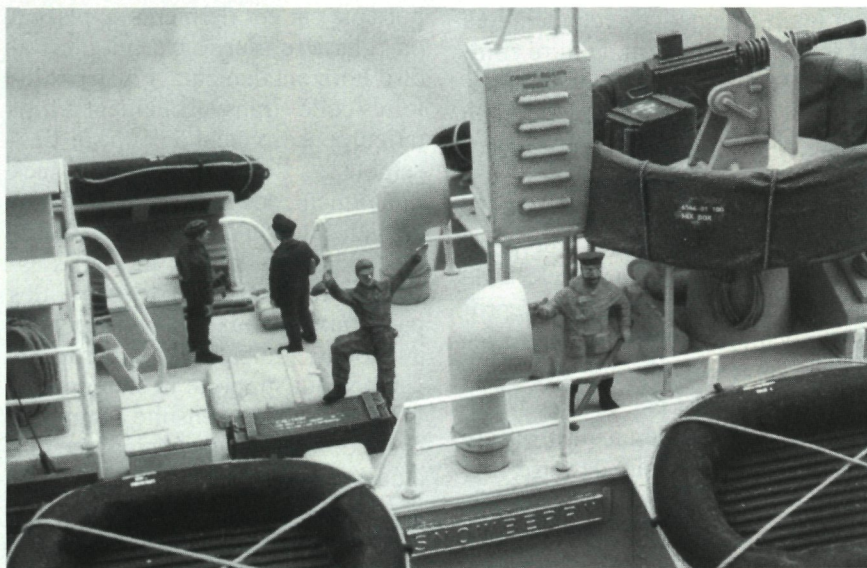
Le gouvernail fut conservé, seule sa mèche de plastique fut remplacée par un tube de laiton. Un deuxième tube tenant lieu de tube de mèche, fut placé dans la coque et maintenu fermement en place par une pièce de plasticard de 2 millimètres. L'hélice d'origine fit place à un modèle d'un diamètre de 40 millimètres de chez Graupner. Celle-ci fut montée sur un tube d'étambot de type standard. Le degré d'inclinaison de celui-ci se fit en fonction des vues de profil du bateau, observées dans les feuillets de Matchbox. Ensuite, un bâti fut réalisé en plasticard de 2 millimètres afin de recevoir le moteur qui y fut vissé. Le choix de ce dernier se porta sur un Speed 400 de chez Graupner. Le bâti fut fixé à son tour sur un socle collé au fond de la coque.

Grâce à un jeu de fines cales, il fut possible d'ajuster au mieux l'alignement du moteur. Le Speed 400 étant un moteur rapide, une réduction de 1 par 3 composée d'engrenages, fut installée entre son axe et l'axe de l'hélice. Lors des premiers essais, ce dispositif engendra au travers de la coque, un effet de résonance qui fut étouffé ensuite par une disposition judicieuse de mousse (isolant acoustique bon marché et bien souvent efficace). Le moteur fut simplement déparasité par un condensateur de 470 nF connecté en parallèle. A la suite de ces installations, deux supports en bois destinés à recevoir les servos furent collés. Le premier servo commande la direction, tandis que le deuxième actionne un interrupteur par l'intermédiaire d'une tringle coudée possédant un système de glissière qui compense le grand débattement du servo. Cet interrupteur est à trois positions: marche avant, marche arrière et neutre. Il serait peut-être plus judicieux d'installer un régulateur de vitesse, mais la vitesse du modèle ainsi obtenue avec une alimentation directe semble fort réaliste. Dans le même alignement, un coffret fut réalisé en plasticard aux dimensions de l'alimentation électrique. Celle-ci est constituée de six accumulateurs Ni/Cad de 1,2 volts. Un système de connecteurs permet de brancher deux groupes de trois batteries en parallèle,

ce qui offre au bateau une tension de 3,6 volts pour un courant de 3,4 ampères/heure. Lorsque les connecteurs sont inversés, une mise en charge est alors possible sous une tension standardisée de 7,2 volts. Sous la timonerie sont disposés deux autres coffrets destinés à recevoir le récepteur et son alimentation de six volts. L'antenne de 90 centimètres court sur le pourtour intérieur de la coque. Un connecteur simple permet de la débrancher afin de sortir le récepteur qui est assigné à plusieurs modèles. Bien que solidement fixés, tous les éléments de commande ou de motorisation sont démontables, sauf le tube d'étambot dont la base est noyée dans de la résine époxy. Ces installations ont fait l'objet de plusieurs essais lors du choix de leur emplacement définitif afin d'ajuster au mieux l'équilibrage du bateau. D'autres tests eurent lieu après mise en place des superstructures.

Arrivé à ce stade, il restait à réaliser les ponts. Des photocopies furent tirées des ponts originaux afin de pouvoir reporter plus facilement l'emplacement des divers éléments. Ensuite, les nouveaux ponts furent découpés dans du plasticard de 2 millimètres. Sur le pont arrière, conformément à l'original, une rigole destinée à l'évacuation de l'eau fut creusée sur son pourtour. Une découpe de la même dimension que les superstructures arrière fut pratiquée ainsi qu'une autre sous le local des radios et une troisième, sous la timonerie. Sous la tourelle avant deux ouvertures furent exécutées pour recevoir les interrupteurs commandant l'allumage des feux et l'alimentation du récepteur.

Le recouvrement du pont fut réalisé grâce à un placage thermo-collant qui ne mesure pas plus d'un millimètre d'épaisseur. Après quelques recherches dans diverses essences de bois, il m'a été possible de trouver du chêne dont les nervures étaient assez serrées et droites reproduisant ainsi fidèlement le lattage du pont. Encollé à l'aide d'un fer à repasser, ce plaquage s'applique très bien.



Toutes les figurines ont fait l'objet de retouches afin de leur faire adopter une attitude naturelle

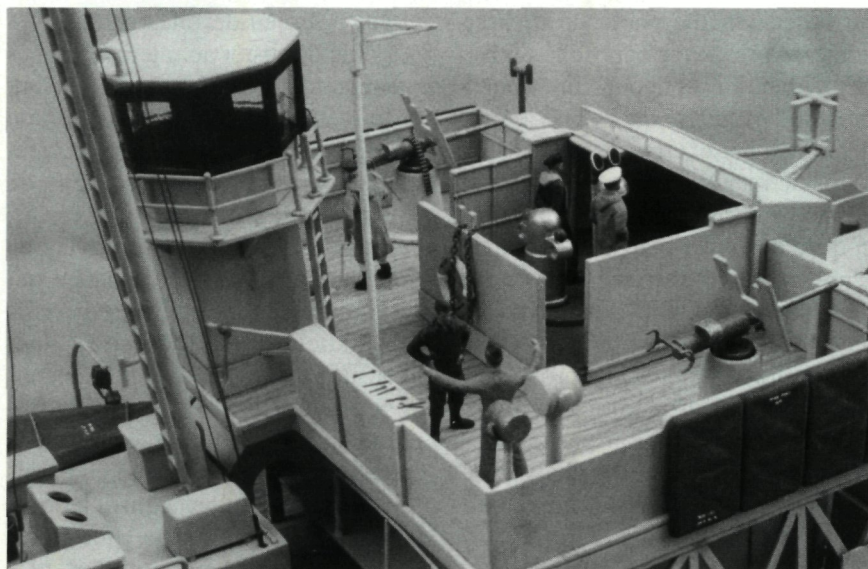
Seul un inconvénient subsiste, dès son refroidissement, il génère une certaine tension due à un effet de rétraction et le plasticard a tendance à suivre ce mouvement incurvé. La seule solution pour contrecarrer cet effet fut d'encoller sur la face intérieure des chutes de placage qui annulèrent ce phénomène de torsion. Malgré tout, avec ce procédé le pont ne fut pas parfaitement plat. Plusieurs cales de bois furent donc fixées provisoirement à l'intérieur de la coque et, à l'aide de fines vis, il fut alors possible de mettre le pont au bon niveau. Dès que son bon positionnement fut obtenu, il fut collé à la Stabillit express. Quatre couches de vernis destinées à protéger le placage furent ensuite appliquées.

LES SUPERSTRUCTURES ET LES DETAILS

Contrairement à la notice fournie par Matchbox, une fois la coque assemblée, le reste du bateau fut réalisé en commençant par l'avant et en allant vers l'arrière. C'est ainsi que les figurines étaient déjà en place sur le gaillard d'avant alors que le reste du bateau n'existait pas encore. C'est une technique qui en vaut certainement une autre et en ce qui me concerne, elle a l'avantage de changer des habitudes et donc de rendre peut-être plus attrayante la construction.

De par sa simplicité, le gaillard d'avant ne posa aucun problème. Il fut reproduit en plasticard d'un millimètre et la majorité des pièces originales furent utilisées. Seuls les brise-lames furent refaits.

La tourelle et son canon de 102 millimètres Mark V QEG furent ensuite construits. L'axe vertical du canon fut prolongé par un tube de laiton qui vint positionner l'ensemble sur le pont. De cette façon la plateforme est amovible ce qui permet d'accéder aux interrupteurs qui commandent l'éclairage et le récepteur. Encore une fois, les photocopies faites à partir du pont original furent bien utiles pour déterminer l'empla-



Des figurines réalistes: un marin discute, un marteau de 4 mm de long à la main.

cement exact des divers éléments qui vinrent se placer aux abords du canon: caisses multiples, panneau de blindage, manches à air, palans, conduites et autre accastillage. Tous mes bateaux sont "signés" par la présence d'un matelot qui effectue des travaux de peinture. Sur le Snowberry, ce dernier est particulièrement maladroit car il vient de renverser un pot de minium.

Le montage de la timonerie demanda un peu plus de soin. En effet, celle-ci étant également amovible, il a fallu fabriquer l'intérieur de toutes pièces afin de pouvoir disposer de guides pour sa mise en place. Un jeu de rebords a donc permis de pouvoir la positionner correctement lors de son emboîtement afin de faire coïncider les connecteurs mâles et femelles de type mini-jack. Ces derniers permettent de clipser la superstructure et de lui dispenser le courant nécessaire au fonctionnement des divers feux tels que les feux de position. Le plancher de la passerelle de commandement fut également reproduit suivant le même principe de recouvrement, par placage de chêne thermo-collant. Les "Semtex walkways", parties antidérapantes, ont été réalisées avec du papier de verre 400, découpé soigneusement, peint et collé, il a été serti sur les ponts par une dernière couche de vernis. La tourelle de radar demanda une certaine attention dans la réalisation de sa

verrière; les pièces transparentes fournies dans la boîte ne coïncident pas exactement avec les encadrements. Ces parties ont été refaites à partir de rhodoïd, carreau par carreau et collées à la colle universelle de type Velpon. L'emploi de cyanocrylate pour l'assemblage de pièces transparentes n'est pas souvent conseillé, car ce type de colle génère lors du séchage, une fine brume blanche qui ne s'élimine qu'en partie, ce qui rend les verrières opaques. Pour renforcer l'aspect de vitre véritable, le rhodoïd a été recouvert d'un vernis brillant.

La construction des superstructures arrières demanda une exactitude importante car ces dernières se placent en "glissière" sur le bateau, c'est-à-dire horizontalement. Plusieurs hiloires collés transversalement à l'intérieur, positionnent à coup sûr l'assemblage. Le connecteur mini-jack qui alimente les feux du mât est placé bien entendu dans cet axe. Constitué de quatre pièces, ce rouf s'assemble facilement et le galbe des panneaux latéraux doit correspondre à la tonture du bateau. La partie des cabines qui supporte la cheminée et le local radio a été ensuite assemblée et collée sur le rouf principal. Le mât a dû être refait en tubes de laiton; ce dernier assure comparativement au spaghetti livré dans le kit, un alignement parfait tandis qu'il sert également de conducteur électrique pour une des phases de l'éclairage.

Le haubanage fut reproduit avec du fil de pêche de 0,2 millimètre et les isolateurs grâce à des chutes de fins tubes en plastique. Le drapeau et les pavillons représentant les lettres P, Y, U, sont en plomb de bouteille de vin; ces lettres signifient "Bon voyage" en code international. L'emploi de plomb permet d'imprimer aux pavillons une forme qui laisse croire que ces derniers sont sous l'emprise du vent. L'ensemble du bastingage a été réalisé à l'aide de profilés de 0,6 millimètre de côté de la marque Slater's et collés au trichlore. Les panneaux de blindage des mitrailleurs doubles Lewis furent remplacés par des pièces en plasticard; les protections originales étaient trop épaisses et fort grossières dans leur détail. La tourelle du canon antiaérien Pom Pom Vickers de 42 a été montée sans difficulté. Seul le support d'antenne en plastique a été remplacé par un tube de laiton afin de pouvoir exercer une meilleure tension sur les haubans. La protection circulaire de la tourelle a été recouverte d'une bâche reproduite en mouchoir en papier. La même technique a été utilisée pour les bâches des barques. Le mouchoir en papier doit être découpé en fonction de la surface à recouvrir. Déposé sur l'objet, il sera mis en forme à l'aide d'un pinceau trempé dans un mélange d'eau et de colle blanche. Tous les plis sont à réaliser suivant cette technique. Une fois sèche, la bâche ainsi obtenue, sera peinte et éventuellement vieillie. La dernière opération consiste à placer les cordages. Par ailleurs, les radeaux gonflables ont été retravaillés et agrémentés de cordages plus réalistes. Quelques inscriptions ont, comme sur l'ensemble du bateau, été appliquées ça et là.

Les rampes de grenadage arrière ainsi que le treuil de manutention ont été collés sur un support de plasticard texturé. Cet agencement permet de retirer les rampes en un seul bloc afin d'accéder à l'axe du gouvernail et à sa tringlerie. Quelques charges ASM ont été disposées dans des bacs placés sur ces mêmes rampes tandis que celles de réserve sont stockées de part et d'autre sur des supports en bois.

PEINTURE ET DECORATION

Le bateau a été entièrement peint à l'aérographe à l'aide des peintures Humbrol. Une couche générale de base blanc cassé 28 a été vaporisée sur l'ensemble du modèle. Le camouflage a été obtenu avec les couleurs 31 pour le vert et 89 pour le bleu. Ces peintures ont été appliquées sans insistance afin de conférer déjà au camouflage une certaine "usure". Les oeuvres vives ont été quant à elles peintes en noir mat. La ligne de flottaison a été déterminée en fonction des croquis fournis par Matchbox. L'impact de la torpille fut souligné en Gun Metal 53 et drybrushé en argenté.

Comparativement à la planche des couleurs du kit; divers documents attestent d'un camouflage plus sobre pour les superstructures qui ont été peintes en blanc cassé 28. Le corps de la cheminée est également en blanc cassé, sa virole en bleu et la couronne en noir mat. L'ensemble des haubans fut peint en Gun Metal 53 et les bâches en kaki 86. Ces dernières ont également reçu un lavis qui, une fois sec fut drybrushé par du gris clair. La plage avant fut peinte en 141.

Les décalques ont été ensuite apposés et serties par un vernis. L'excédent transparent de leur support a été découpé au plus près avant leur application.

La rouille fut obtenue par des lavis successifs de peinture à l'huile pour artiste "Terre de Sienne brûlée" diluée à l'essence de térébenthine. Les joints ont été soulignés avec le même mélange mais plus épais. Cette technique est amplement décrite dans votre revue préférée, à la page 68 du numéro 49. Une fois le lavis sec, le bateau a été entièrement vaporisé d'un vernis mat. Il est préférable de choisir un vernis qui ne jaunit pas sous l'effet des ultraviolets et qui ne laisse pas de dépôt blanchâtre. Employé parcimonieusement, le vernis mat de Humbrol convient parfaitement. Il

s'agit du vernis vendu en petit pot de verre de 28 millilitres, et non des pots traditionnels en aluminium.

LES FIGURINES

Les vingt-et-une figurines proviennent de diverses sources. Le kit Matchbox en fournit quelques-unes qui sont assez réalistes, à cela s'ajoutent celles d'une boîte presque introuvable de Preiser, d'autres d'Airfix «Luftwaffe Personnel» sous la référence 01755 et les commandos proviennent des "British Paratroopers" d'Esci vendus sous la référence 208. Ces deux dernières boîtes offrent des figurines en plastique "mou" ce qui, pour un travail précis est fastidieux lors de l'ébavurage et du ponçage. Une fois lavées et séchées pour supprimer l'agent démoulant, les figurines ont été provisoirement collées sur un support afin de pouvoir mieux les manipuler lors de leur mise en peinture. Chaque figurine a reçu un lavis et un drybrush.

Une mise en scène fut élaborée sur la plage avant: un Focke-Wulf 189, avion de chasse allemand, fut abattu, un des pilotes eut la chance d'être repêché et il est maintenu en respect par deux commandos. Un officier britannique se fait prendre en photo au côté du prisonnier alors qu'une aile endommagée de l'appareil gît derrière.

Les figurines de la passerelle sont composées du commandant, d'un officier qui arbore un gilet de sauvetage, d'un matelot qui range un pavillon et de deux autres marins. Un de ces derniers discute bruyamment en gesticulant un marteau à la main. Ce marteau et les outils, qui sont près de lui, mesurent environ 4 millimètres de long; on peut en observer la finesse malgré l'échelle fort petite.

Les autres personnages sont répartis sur la partie arrière du modèle et ils ont fait l'objet d'une certaine recherche dans le but de leur faire adopter une attitude qui semble naturelle.

COMPORTEMENT SUR L'EAU

Les premiers essais se firent sans superstructures afin de bien positionner les éléments de radiocommande et de motorisation. D'emblée, le modèle se comporta pour le mieux sans être sensible au roulis. Dès que le bateau fut achevé, son poids se vit donc augmenté et le modèle devint alors encore plus stable. Il peut virer dans un rayon d'un mètre cinquante environ. Sa vitesse bien que linéaire est très réaliste et heureusement, il ne ressemble pas à certains chalutiers ou péniches qui trop souvent, permettent éventuellement de faire du ski-nautique.

De par ses dimensions, le transport de Snowberry est très aisé et il se glisse très facilement dans le coffre de la voiture. Le seul inconvénient réside, comme dans beaucoup de cas, dans sa manipulation qui pourrait abîmer les nombreuses petites pièces d'accastillage. En bref, c'est un modèle statique bien étudié et qui se transforme très facilement en maquette navigante.

LES PROJETS

Certainement encore trop nombreux, les projets foisonnent de toutes parts et un véritable dilemme se pose. Lorsque je me décide enfin à vouloir m'orienter vers un modèle, d'autres sujets croisent ma route; au détour de la lecture d'un livre, de la visite d'un musée ou d'une balade dans un port. Je me constitue alors une véritable encyclopédie destinée à documenter par des photos, des plans de chantiers et des croquis de bateau qui verra le jour dans mon atelier. C'est ainsi qu'au fil du temps, une dizaine de fardes se bousculent sur une étagère et c'est avec beaucoup d'hésitations que je me décide à choisir l'un ou l'autre modèle, jusqu'au jour où la construc-

tion commence vraiment. En bref, je ne reste jamais sans construire et c'est seulement lorsqu'arrive la fin d'une réalisation que le problème subsiste vraiment. Cela veut certainement dire que j'ai toujours le feu

sacré et que je suis heureux de goûter chaque jour à cette passion que nous partageons tous.

Texte et photos: E. Bauthier

CARACTÉRISTIQUES

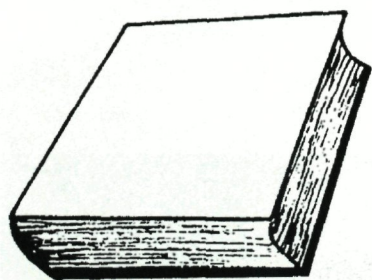
CARACTÉRISTIQUES DE L'ORIGINAL

| | |
|--------------|--|
| Longueur | 62,50 m |
| Largeur | 10,10 m |
| Tirant d'eau | 3,50 m |
| Déplacement | (standard) 940 t |
| Propulsion | A vapeur |
| Motorisation | 2 chaudières Admiralty pour 2.750 cv |
| Vitesse | 16 noeuds |
| Equipage | Entre 47 et 67 hommes |
| Armement | - 1 canon de 102 mm Mk V - 1 canon AA "Pom Pom" Vickers de 42 - 2 canons AA Oerlikon de 20 mm - 2 mitrailleuses doubles Lewis de 9,2 mm - 2 Deph Charge Rack - 4 mortiers latéraux de type Mark IV - 1 mortier multiple de type "hérisson" |
| Détection | - 1 Asdic modèle 123 - 1 radar modèle 271 |
| Construction | Lauzon - Québec |

CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE

| | |
|--------------|--|
| Longueur | 87 cm |
| Largeur | 14 cm |
| Tirant d'eau | 5 cm |
| Propulsion | Electrique |
| Motorisation | Graupner Speed 400 |
| Equipage | 21 figurines |
| Construction | E. Bauthier sur modèle Matchbox en 10 mois |

MODELISME NAVAL ... MODELISME NAVAL ... MODELISME NAVAL ...



BOEKBESPREKING

F. Neyts

Leerzame boeken van LLP Limited

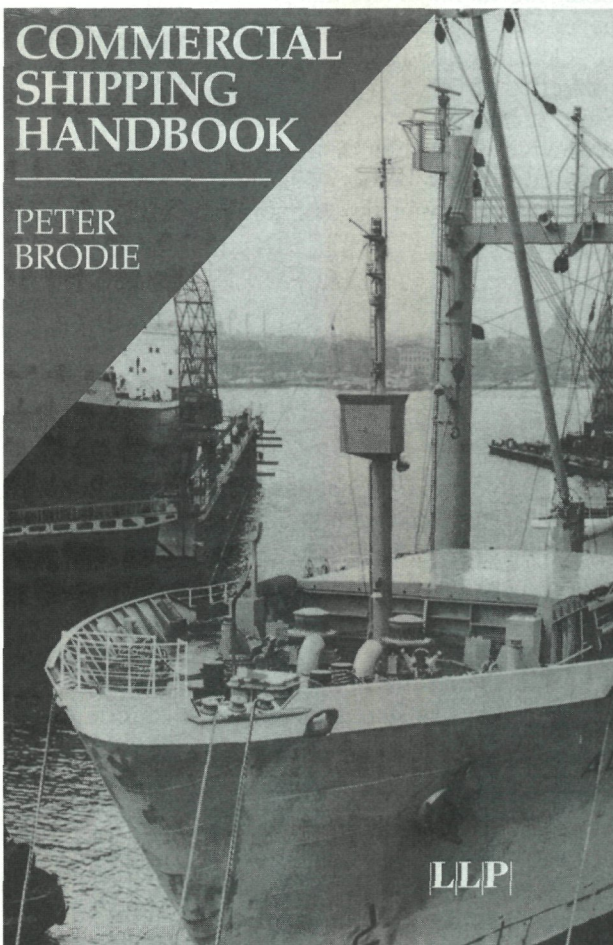
Bij de Londense uitgever LLP Limited, wereldwijd gerenomeerd voor maritieme publikaties, vonden wij tussen de talrijke nieuwe titels vier buitengewoon interessante, maar bovenal leerzame maritieme boeken.

In "**Commercial Shipping Handbook**" (ISBN 1 85978 696 0) geeft auteur Peter Brodie een praktische gids die de lezer wegwijs moet maken in de contractuele aspecten van de lijn- en de tramvaart. Het boek gaat verder dan alleen het geven van definities maar verduidelijkt met voorbeelden uit de praktijk. Verder bespreekt dit verhelderend boek de belangrijkste maritieme verenigingen met hun doelstellingen en hun werking. Aan te raden voor iedere shiplover, charterer, manager en broker.

"**Chartering Documents**" (ISBN 1 85978 667 7) door Harley Williams is een uitgave in de reeks "Lloyd's Practical Shipping Guides". Het boek is zeer toegankelijk geschreven zodat eenieder die meer wil weten over het charteren van schepen niet verder naar andere literatuur moet zoeken. Alle aspecten van het chartering-gebeuren komen aan bod. Echt aan te raden. Wie echter meer interesse heeft voor scheepsbouw dan voor het inhuren van tonnage kan het boek "**The Business of Shipbuilding**" (ISBN 1 85978 851 3) geschreven door George J. Bruce

met bijdragen door Ian Garrard aanschaffen. Dit werk past in LLP's Business of Shipping Series. Dit boek legt de klemtoon op praktische zaken die bij het bouwen van een schip komen kijken zonder de techniciteit op de eerste plaats te zetten.

Wie tot slot zeker wil spelen houdt het bij een stevige verzekering. Ook daarover een praktisch boek. Het internationale maritieme verzekering-wezen stoelt grotendeels op de Britse traditie ter zake. In "**The Institute Clauses**" (ISBN 1 85978 677 4) worden de belangrijkste, wereldwijd gebruikte polissen besproken. De auteur, N. Geoffrey Hall, geeft daarbij achtergrondinformatie en bespreekt zowel de recentste ontwikkelingen als het dagelijkse gebruik van de verzekeringscontracten. Toch moet toegegeven dat deze laatste titel zich vooral tot de jurist richt.



Alle publikaties van LLP Limited kunnen worden besteld bij LLP Limited, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK.

Tel. 0044/171.553.1450,
Fax 0044/171.553.1179.

"De Vuurtorens van Vlaanderen"

Bij de Uitgeverij Bernard Gilson in Brussel verscheen er onlangs een prachtig boek over de vuurtorens van Vlaanderen. Onder de titel "De Vuurtorens van Vlaanderen, De Verwaarloosden van de Geschiedenis", wist auteur Philippe Warzée een boeiend boek neer te pennen over de bakens langs Vlaanderen's kust. Vlaanderen wordt hierbij in de ruimste zin geïnterpreteerd. Zo komen, buiten de vuurtorens van de Vlaamse kust, ook deze van Frans- en Zeeuw-Vlaanderen aan bod.

Elke vuurtoren, of die aan de zeeoever of in het hartje van de polders is gelegen, vertelt ons iets over het bikkelharde leven van de zeelui. Sinds honderden jaren weerstaan ze de hevige stormen en de noordwestenwinden. Het beroep van vuurtorenwachter is met de technologie

verdwenen. Nochtans blijven de vuurtorens onontbeerlijk bij het navigeren en spreken niet alleen tot de verbeelding van de vakantiegangers, maar ook tot die van de kunstenaars, romanschrijvers en filmregisseurs.

Langs de Vlaamse kust stralen nog maar vier vuurtorens hun specifieke signalering uit.

In het boek, prachtig geïllustreerd met foto's van Eric Valenne, wordt een eerbetoon betuigd aan de vuurtorens van de Noordzee.

Het 160 pagina's tellend boek, een absolute aanrader, kost 1.895 frank. Bestellen kan via de boekhandel, maar ook rechtstreeks bij de uitgever, Bernard Gilson Uitgever, 25 Constant Montaldlaan, 1200 Brussel, Tel. 02/772.64.71, Fax 02/772.60.15.



"Tekenen op Zee"

Bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers verscheen de uitgave "Tekenen op Zee, Reizende kunstenaars en creatieve zeelieden" van de hand van Remmelt Daalder. Het boek kwam tot stand in samenwerking met het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.

"Tekenen op Zee" biedt een overzicht van tekeningen en schilderijen die zijn ontstaan tijdens een zeereis, gemaakt door amateurs en professionals, vanaf de achttiende eeuw tot op vandaag. Al eeuwenlang is er getekend aan boord van schepen, met name tijdens zeereizen die verder van huis gingen, zoals Azië, Nederlands-Indië, de Poolstreek en Zuid-Amerika. Dit boek biedt een overzicht van het beeldmateriaal dat is ontstaan op het schip en in plaatsen die de reiziger aandeed op zijn tocht. Hierbij moet gedacht worden aan tekeningen van kustprofielen, havens,

zeeslagen en soms ook het eigen schip. Allerlei belangrijke herkenningpunten werden vastgelegd tijdens de reizen en waren buitengewoon nuttige hulpmiddelen voor schippers. Verreweg de meeste tekeningen die op zee zijn gemaakt, zijn uitsluitend voor particulier genoeg vervaardigd, door tekende amateurs, zowel zeelieden als passagiers. Uiteraard zijn er ook de werken van beroepskunstenaars. Vooral deze laatste hebben meestal de meeste bekendheid gekregen.

"Tekenen op Zee" (ISBN 90.5730.081.8) is een fraaie uitgave. Het boek telt 128 pagina's en kost 49,50 gulden



Bestellen kan via de boekhandel maar ook bij de Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, NL 7200 BD Zutphen.

Tel. 0031/575.510522 of Fax 0031/575.541025.

HET ZWIN

Het bizarre verhaal van een gouden doodskist

door J. van Belle

Over opkomst en bloei
van Aardenburg,
Brugge, Damme,
Monnikerede, Hoeke,
Mude en Sluis.
Deel 1

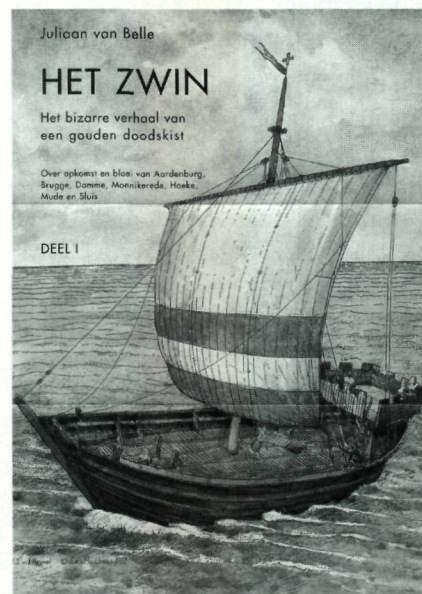
In 1562 werd door schilder Marcus Geeraeds een plattegrond van Brugge ontworpen en uitgevoerd, waarop alle huizen uit de zeventiende eeuw werden voorgesteld en die in de meeste particuliere huizen en wachtkamers van zelfstandigen te pronken hangt. De kaart was een propagandastunt van de Brugse overheid om de naar Antwerpen uitgeweken vreemde handelslui aan te zetten terug te keren naar Brugge. Daarin werd Brugge voorgesteld als een nog niet vergane metropool, terwijl de voorhavens zo miserabel als kleine aanhangsels er bij bleken te horen.

De auteur van Belle bewijst dat Brugge zonder zijn voorhavens niet de grote expansie zou gekend hebben en niet gedurende drie eeuwen zou uitgegroeid zijn tot de grootste havenstad van Noord-West Europa, alsmede een reusachtig distributiecentrum en het financieel, economisch en bestuurlijk hoofdkwartier van vele vreemde Europese naties.

Brugge heeft zijn voorhavens stiefmoederlijk behandeld en zijn hegemonie over deze steden doorgevoerd

met allerhande reglementeringen en desnoods vernietiging van stapelhuisen tot weefgetouwen toe wanneer de magistraten van deze zogenaamde smalle steden de stem verhieven om een zelfstandig beleid te verwezenlijken.

Ook Aardenburg was van groot belang, door de Hanzeaten meermaals uitverkoren om als stapelplaats te dienen wanneer de Brugse overheid hun grieven niet wou inwilligen of wanneer in Brugge sociale of politieke onlusten opdoken. Trouwens laat van Belle meermaals uitschijnen dat een eendrachtige samenwerking tussen Brugge en zijn voorhavens het uiteindelijk economische verval van het hele Zwingebied had kunnen tegenhouden. De ondertitel van het boek: "Het bizarre verhaal van een gouden doodskist" geeft het uiteindelijke doel van zijn groot epos weer waarmee hij bewijst dat het Zwin geboren werd in zijn eigen graf om een gouden doodskist te worden. Van Belle wil aantonen wat er allemaal verkeerd is gelopen na de gestadige opgang van de in 1134 ontstane 6 kilometers brede monding van het Zwin. Deze inham veroorzaakte door de IIIe Duinkerke Transgressie fase B een toevloed van volgeladen schepen uit de 4 hoeken van de wereld waarbij alle mogelijke verbruiksgoederen vanuit Damme en Sluis op kleine platbodems of ossenkarren naar het Brugse distributiecentrum werden overgebracht waar ze in de Brugse overdekte Waterhalle werden ondergebracht. De transportmiddelen werden in de kortste keren volgescouwd om de goe-



deren van Noord naar Zuid of vice-versa in Brugge of elders te verhandelen. Op de internationale markt van Brugge werden goederen uit niet minder dan 35 landen verhandeld, waarvan een aanzienlijk gedeelte via Sluis werd aangevoerd of via deze voorhaven opnieuw de wereld werd ingestuurd.

Iedereen weet dat de verzanding het verval van Brugge enkel bespoedigd heeft. De eigenlijke oorzaken liggen aan omstandigheden van politieke, economische en geografische aard, waarvan Antwerpen kon gebruik maken voor zijn opkomst en bloei te verwezenlijken, terwijl de verstarde Brugse, Damse en Zeeuwse bewindslieden de kat uit de boom keken en optraden wanneer het kalf reeds verdonken was.

Van Belle heeft zich meermaals de vraag gesteld waarom geen enkele grote Vlaamse Primitief het hele Zwin-gebeuren als landschap heeft uitgewerkt, zodat wij nu geen enkel iconografisch bewijs hebben van deze gran-

dioze inham. Maar de opdrachtgevers waren ofwel geestelijken die een godsdienstig tafereel op het oog hadden ofwel rijke bankiers en wolhandelaars die hun door de Kerk betwiste winsten wilden witwassen door het schenken van godsdienstige taferelen waar zij zowel als geestelijke overheden als aanbidders werden afgebeeld onder bescherming van hun patroon (zie kanunnik Van der Paele of Tommaso Portinari).

Onderhavig eerste deel van "Het Zwin" behandelt de ontwikkeling van Kust-Vlaanderen met zijn hydrografische verwickelingen die de vorming van de voortdurend veranderende en evoluerende Kustlijn in de vroegste tijden vastlegden. Hij staat lang stil bij de inval van de Romeinen met de eerder geringe invloed op de alhier verblijvende Keltische stammen, de Menapiërs en de Morinen. Tevens geeft hij een overzicht van de aangelegde heirbanen en diverticulæ om over te gaan naar de gestage inzijseling van de Saksische en vooral de dijkenbouwers uit Friesland die tevens de eerste sporen van handeldrijven bewerkstelligden. Vervolgens kwamen de Noormannen aan bod alsmede het ontstaan van het graafschap Vlaanderen, gegroeid uit de Pagus Flandrensis. Verder wordt de geschiedenis van het evoluerende graafschap uitvoerig belicht met zijn eerste graven, de moord op Karel de Goede in 1127 en de gevolgen voor de reeds ontloken Brugse Stede. De periode van de Franse annexatie en zijn reactie uitdeinend in de Gulden Sporenslag van 1302 wordt terloops aangekaart want reeds uitvoerig behandeld in zijn boek "Een andere Leeuw van Vlaanderen". Hij beschrijft echter uitvoerig de periode na de Gulden Sporenslag met zijn voor de Vlamingen desastreuze zeeslag van Zierikzee en het vooral voor de Bruggelingen hoogst vernederend verdrag van Athis-sur-Orge in 1305 waardoor de krijgsverrichtingen werden stopgezet. Tenslotte komen de hoofdstukken over de komst en de bloei van de Zwinhavens aan bod

met speciale rubrieken over de in omloop zijnde middeleeuwse schepen en de groei van een enorme wijnhandel waar vooral Damme en ook Sluis mee geconfronteerd werden. Tevens wordt speciaal verwezen naar de middeleeuwse visvangst met de verhandeling van de haring die de bevolking in perioden van overstromingen, epidemieën en hongersnood in leven hield zoals ook wij gedurende de Tweede Wereldoorlog in Vlaanderen door het plotse opduiken van enorme haringscholen in de Noordzee werden gered.

Het 272 bladzijden tellend boek werd verzorgd door de Drukkerij - Uitgeverij Van Hoestenbergh N.V. uit Maldegem en is in de boekhandel te verkrijgen aan de prijs van 1.100 BEF (circa 60 gulden). Alvast is het boek voorradig in de Zeeuwse boekhandel Ultee in Sluis, Basting in Oostburg en van de Sande in Terneuzen, alsook in het streekmuseum van Aardenburg.

Het tweede deel dat vermoedelijk eind 1999 verschijnt zal de oorzaken en de gevolgen van de teloorgang van het Zwin behandelen en het derde deel zal in de lente van het jaar 2000 verschijnen waarin de volledige verdwijning van het Zwinse havencomplex zal beschreven worden.

In het jaar 2000 zal het 800 jaar geleden zijn dat de internationale markt van Brugge tot stand kwam en dat zou door Brugge in samenwerking met de West-Zeeuwse steden dienen herdacht te worden. Het was met name in het jaar 1200 dat Baldwin de Negende (Zesde van Henegouwen), die in 1195 graaf van Vlaanderen was geworden, de stad Brugge octrooi verleende om een internationale markt te mogen houden. Deze Baldwin zal in 1204 keizer van Constantinopel worden, de sleutel van de Aziatische handel op het Westen, en uit dien hoofde zeker hebben bijgedragen om de desbetreffende handel met Brugge in de hand te werken. Deze vooruitstrevende handelspolitiek zal de ontwikkeling van de haven van Sluis, het toenmalige Lamminsvliet, in de hand werken en de verheffing ervan tot stad bespoedigen.

In het 2de deel worden meerdere illustraties voorzien met kaartjes over de toestand van het gebied voor de Romeinse inval, het aangelegde wegennet in de Romeinse periode, de hydrografische evolutie van het Zwingebied, stambomen van de politieke machthebbers enz.

Op het einde van het 3de deel komt het gebruikelijk register en de bibliografie van de gebruikte en geraadpleegde bronnen, publikaties en naslagwerken.

Zoals op de kaft van het boek wordt medegedeeld werd Van Belle na zijn journalistieke loopbaan een specialist in de vlotte geschiedschrijving. De modale lezer vertoont een groeiende interesse voor wat vroeger gebeurde en verkiest de lectuur van populair wetenschappelijke werken die tevens met een vinnige, literaire pen geschreven worden en de lezer in een voortdurende spanning houdt.

Als onafhankelijk historicus heeft Van Belle een strikt persoonlijke kijk op de gebeurtenissen, die hij soms vergelijkt met actuele toestanden. Hij tracht linken te leggen waar de geschreven bronnen tekort schieten. Zo ontzenuwt hij bijvoorbeeld de traditie waarbij de uitvinding van het haringkaken aan Willem Beukels uit Biervliet wordt toegeschreven. Van Belle is er van overtuigd dat de Vlaamse vissers reeds veel vroeger het bewaren van de haring op hun eigen manier beheersten.

De vermaarde 16de Eeuwse Italiaanse kunstkriticus Giorgi Vasari beweerde in zijn levensbeschrijving der Europese kunstenaars dat Jan Van Eyck de uitvinder was van de olieverfschilderkunst op doek. Naderhand kwamen de historici tot de bevinding dat hij enkel de techniek verbeterd had. Zo zal de traditie een vertekend beeld gegeven hebben, waarbij de Vlaamse uitvinder Willem Beukels uit Hughevliet verward werd met Willem Beukels uit Biervliet die ofwel een gewiekste zoutleverancier was of een verbeteraar van de techniek van het haringkaken

Van Belle begon zijn historische publicaties in 1982 met een boekje over "Maria van Bougondië, de tragiek van een vorstin" ter gelegenheid van de 500ste verjaardag van haar dood. Het boek had een enorme weerklank en werd in hetzelfde jaar met een uitgebreide versie herdrukt. Als echte Brugse Bourgondiër want gastronomie versmaadt hij niet, moest hij zijn geschiedkundig ei kwijt en verscheen het 4 delig werk "Les pays de pas deçà", de Bourgondische Nederlanden, weldra gevolgd door een kanjer van 600 bladzijden "Een andere Leeuw van Vlaanderen" evocatie van het Vlaams graafschap rond 1300 met een andere kijk op de Gulden Sporenslag. Het boek is nergens meer te vinden en Van Belle moest zwaar betalen om nog een exemplaar te bemachtigen voor zijn eigen bibliotheek.

Nadien was hij aan de 16de Eeuw toe, een nieuwe merkwaardige Eeuw met zijn humanisme, Renaissance en religieuze kritiek, waarover Van Belle nog zoveel zou willen schrijven. Het begon met een publikatie over de Spaanse humanist "Juan Luis Vivès" die een speciale band met Brugge had en er overleed. En men kan zeggen dat hij de voorloper is van het huidige stelsel van openbare onderstand met zijn werk: "De subventionne Pauperum". Tussen de nog twee resterende delen van de Zwintrilogie staat nog een boek over Keizer Karel op stapel, toekomend jaar te verschijnen bij de 500ste verjaring van Karels geboorte.

De zeventiende Eeuw kwam eveneens ter sprake in een evocatie van een heksenproces onder de titel "Maeyken Karrebroeck". Van Belle is nog niet uitgeteld. Nog andere ideetjes rijpen in zijn brein. Hij is immers onverwoestbaar want ook de twintigste Eeuw gaat naar Van Belles belangstelling. Zijn persoonlijke, avontuurlijke belevenissen als rekrut van het Belgische leger in 1940 met zijn Odysseusreis tot het uiterste Zuiden van Frankrijk, zagen het daglicht gekoppeld aan een lange uitéénzetting over de opkomst en de groei van het Fascisme en het Nazisme waardoor de gehele periode in 5 lijvige delen diende behandeld te worden.

Ondertussen verscheen als intermezzo en verstrooiing een misdaadroman "De nacht van 6 december", het daglicht met de anekdote dat hij nog nooit een misdaadroman gelezen heeft, wat hij als een pluspunt beschouwde om zijn eigen schrijfkunst de vrije teugel te laten. Hierbij kon hij eindeloos putten uit zijn rijke ervaring als gerechtsjournalist. Een vervolg op die misdaadroman is in de maak. Hij zal zich ontwikkelen in Brugge terwijl de vorige zich in Antwerpen voordeed.

Tenslotte verhoopt de schrijver dat de lectuur van zijn Zwinepos, dat hij niet als orgelpunt van zijn schrijversloopbaan betitelt, een bijdrage mag zijn tot het ruimer bekend maken van de Zwinperioden bloeitijdperk van onze streekgeschiedenis en dat ook

andere publicisten aangespoord worden om aan die ruimere bekendmaking van het Zwingbeuren mee te werken.

Drs. A. de Deyne

Colofon

Cover (harde koft), vierkleurendruk, geplastificeerd, 30,5 x 21,5 cm.

272 bladzijden, maco 115 gram, garengenaaid, 55 illustraties

Drukkerij-Uitgeverij
Van Hoestenbergh n.v.,
Maldegem

Kostprijs: 1.100,-BEF

Indien niet voorradig in uw boekhandel, gelieve het bedrag over te schrijven op bankrekening 979-1345553-71 van de auteur in Ruddervoorde (B).

Indien gelijktijdig de delen II en III worden besteld, wordt een korting van 10% toegekend.



NICE TO KNOW

POUR QUE DEMEURE LE SOUVENIR!

Le 20 septembre dernier, une plaque commémorative dédiée à la mémoire des 855 membres de la Marine Marchande belge disparus en mer au cours de la guerre 1939-1945, fut dévoilée à bord du MERCATOR, au cours d'une très belle mais sobre cérémonie du souvenir, à laquelle participa une septantaine de vétérans et des personnalités du secteur "marine marchande".

C'est à l'initiative du Cercle Royal G. Lecointe et de son président le commandant P. Campion que fut en effet décidé, en collaboration avec La Fraternelle Royale des Marins Belges de la Marine Marchande des Guerres 1914-1918 & 1939-1945, d'honorer ainsi officiellement la mémoire de ces marins.

Le choix d'un endroit aussi prestigieux que le navire-école MERCATOR était évident. Non seulement des centaines de cadets reçoivent à son bord une dure formation à la mer; mais surtout cette plaque témoignera désormais pour les 100.000 visiteurs annuels, spécialement pour la jeunesse, du souvenir des 'Anciens', du courage et de l'abnégation dont firent preuve, voyage après voyage, tous les membres de cette corporation si spécifique de marins.



Hommage au passé et appel au futur...

Photo: Fr. Philips

Cette cérémonie fut également l'occasion pour le commandant Buysens, Président de la Fédération des Marins belges 1939-45, de rappeler les conditions souvent extrêmes et dramatiques dans lesquelles ont navigué, pendant des années, ces marins de la "marchande".

Prenant ensuite la parole, le commandant R. Smet, Président du "Jour des Marins", dressa un tableau sombre mais réaliste de la situation actuelle de notre marine de commerce, et lançait par la même occasion,

un vibrant appel à la classe dirigeante, pour qu'elle réagisse d'urgence au profit de la sauvegarde de cet essentiel secteur socio-économique.

Un dépôt de gerbes, des coquelicots, à même le pont du voilier, suivi par les notes glorieuses de la Brabançonne qui s'envolaient haut, dans les agrès, clôtura avec dignité cette noble initiative. Toute une époque!

Saint Bernard du Spuikom

EXPOSITION DE MARINES

Le peintre de marine Bob De Bruycker expose ses œuvres dans le cadre prestigieux de la galerie Septentrion de la Fondation Provoust, Chemin des Coulons, 5970 Marc en Baroeul (France) du samedi 15 janvier au dimanche 39 janvier 2000.

La galerie est accessible par la R.N. 17: Menin-Lille, puis, à gauche via la rue de Tourcoing et ensuite en prenant à droite le chemin des Coulons.

Heures d'ouverture: du lundi au vendredi de 9 à 12 heures et de 14 à 18 heures. Samedi et dimanche de 14 à 18 heures.



AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

| Naam - Nom | Rompnummer - Numéro de coque | Land - Pays | Van - Du | Tot - Au | Haven - Port |
|------------|---------------------------------|-------------|----------|----------|--------------|
| CARLSKRONA | M04 | SWE | 07/04/99 | 12/04/99 | ANTWERPEN |
| AMSTERDAM | A836 | NL | 01/10/99 | 04/10/99 | ANTWERPEN |
| MAKKUM | M857 | NL | 22/10/99 | 25/10/99 | OOSTENDE |
| ALKMAAR | M850 | NL | 22/10/99 | 25/10/99 | OOSTENDE |
| MIDDELBURG | M858 | NL | 29/10/99 | 01/11/99 | GENT |
| FULDA | M1058 | GER | 29/10/99 | 01/11/99 | GENT |
| CATTISTOCK | M31 | UK | 29/10/99 | 01/11/99 | GENT |
| KARMOEY | M341 | NOR | 29/10/99 | 01/11/99 | GENT |
| TYDEMAN | A906 | NL | 29/10/99 | 01/11/99 | GENT |
| BICESTER | M36 | UK | 02/11/99 | 06/11/99 | BRUGGE |
| CEPHE | M652 | FRA | 05/11/99 | 12/11/99 | OOSTENDE |

L'HMS Bicester escale à Bruges

Le 2 novembre, le chasseur de mines Bicester a effectué une visite de routine au port intérieur de Bruges. Il y est resté amarré jusqu'au samedi 6 novembre. Ce navire appartient à la classe de chasseurs de mines "Hunt". Le Bicester, d'un tonnage de 725 tonnes, a les caractéristiques suivantes: longueur 60 mètres, largeur 9,85 mètres et tirant d'eau maximal 2,20 mètres.

Le navire fut construit par les chantiers Vosper Thornycroft et mis en service en 1987.

L'armement comprend un canon de 40mm Mk AA. La force motrice du navire est de 1900cv. Deux hélices assurent une vitesse moyenne de 17 nœuds et, afin d'effectuer les manœuvres portuaires, le navire peut compter sur son hélice d'étrave.

Le Bicester est commandé par le Lieutenant Commander Russ Tuppen. L'équipage se compose de 43 marins, y compris un groupe de plongeurs démineurs.

La Royal Navy désirant mettre en service une série de nouveaux chasseurs de mines hypermodernes dès l'an 2000, l'HMS Bicester sera retiré du service en avril prochain. Il est fort probable que le Bicester sera cédé à la marine grecque.

F. Neyts



L'HMS Bicester en route pour Bruges

Photo Collection Van Ginderen

De "Mine Countermeasures Force North Western Europe" (MCMFORNORTH) te Gent

Van 29 oktober tot 1 november meerden 6 schepen van MCMFORNORTH af aan de kaai Riga te Gent. 2500 mensen bezochten de verschillende schepen. Nog nooit was de opkomst zo talrijk bij het aanleggen van vroegere eskaders (bijvoorbeeld, slechts 45 mensen daagden op te Londen).

Tussen de aanwezige schepen was het noorse schip Karmoey het meest opvallende: uitgerust met een dubbele romp in de vorm van een catamaran, en een waterverplaatsing van 375 ton.

De Godetia, Middelburg (NL), Fulda (D), Cattistock (GB) Tydeman (NL) en Karmoey (N) beëindigden zo met succes hun twee-maandelijkse opdracht in de Adriatische Zee.

La "Mine Countermeasures Force North Western Europe" (MCMFORNORTH) à Gand

Du 29 octobre au 1er novembre, les six navires de MCMFORNORTH relâchaient au quai Riga à Gand. Le public était venu nombreux: 2500 personnes ont visité les différents navires. Un nombre jamais atteint lors des escales précédentes de l'escadre (à titre d'exemple, seuls 45 curieux s'étaient présentés à Londres).

Parmi les navires présents, le plus remarqué était sans conteste le norvégien Karmoey: équipé d'une double coque en forme de catamaran, son déplacement est de 375 tonnes seulement. Qui dit mieux?

Les Godetia, Middelburg (NL), Fulda (GE), Cattistock (UK), Tydeman (NL) et Karmoey (N) terminent avec succès une mission de deux mois en Adriatique.



De Middelburg in volle vaart.

Le Middelburg en route.



Hallo!

*Hier ben ik, Max de nieuwe mascotte van de Marine
Ik ben te koop bij Neptunus
Mijn prijs? 395,-BEF + portokosten 58,-BEF
op rekening 473-6090311-30
met vermelding MAX 00243*

*Max, de lieve knuffel van de familie
Ware grootte: 32 cm*

Hello!

*C'est moi Max, la nouvelle mascotte de la Marine
Je suis en vente à Neptunus
Mon prix? 395,-BEF + 58,-BEF de frais de port
à verser au n° de compte 473.6090311-30
avec ref. MAX 00243*

*Max, la peluche préférée de la famille
Hauteur réelle: 32 cm*

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):
Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

Benoemingen - Promotions

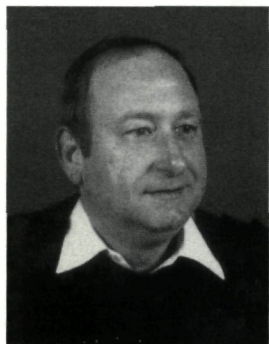
| | | | | | |
|-----|-----------------------|------------|-----|------------------------|------------|
| 1LV | DE BEURME J. | 26/09/1999 | 1MC | CLYNCKEMAILLIE P. | 26/09/1999 |
| 1LV | DEMETS A. | 26/09/1999 | 1MC | COSTENS K. | 26/09/1999 |
| 1LV | DUPONT Y. | 26/09/1999 | 1MC | DE RIDDER G. | 26/09/1999 |
| 1LV | FLAMANT R. | 26/09/1999 | 1MC | DEKNUYDT F. | 26/09/1999 |
| 1LV | GILLIS C. | 26/09/1999 | 1MC | DELFORGE R. | 26/09/1999 |
| 1LV | HUYGENS H. | 26/09/1999 | 1MC | DENON D. | 26/09/1999 |
| 1LV | JANSSENS F. | 26/09/1999 | 1MC | DEPOTTER D. | 26/09/1999 |
| 1LV | LAMS L. | 26/09/1999 | 1MC | DORVAL E. | 26/09/1999 |
| LDV | COLMANT G. | 26/09/1999 | 1MC | CROSS P. | 26/09/1999 |
| LDV | DAMMAN L. | 26/09/1999 | 1MC | HINDERYCKX P. | 26/09/1999 |
| LDV | DE BLOCK P. | 26/09/1999 | 1MC | LANOYE S. | 26/09/1999 |
| LDV | DE MAESSCHALCK L. | 26/09/1999 | 1MC | LEURIDON J. | 26/09/1999 |
| LDV | DEGRAER P. | 26/09/1999 | 1MC | MINNER P. | 26/09/1999 |
| LDV | HOORNAERT N. | 26/09/1999 | 1MC | OLIEBOS D. | 26/09/1999 |
| LDV | LAENEN G. | 26/09/1999 | 1MC | RANDOUX P. | 26/09/1999 |
| EDV | DUJEUX S. | 26/09/1999 | 1MC | SALVIOLLI M. | 26/09/1999 |
| EDV | HELLEBUYCK J. | 26/09/1999 | 1MC | VAN ACKER Y. | 26/09/1999 |
| EDV | PIERLOT R. | 26/09/1999 | 1MC | VAN BRAECKEVELT P. | 26/09/1999 |
| EDV | PORTIER L. | 26/09/1999 | 1MC | VAN DEN MAAGDENBURG W. | 26/09/1999 |
| EDV | SEYS S. | 26/09/1999 | 1MC | VAN EYSENDYCK M. | 26/09/1999 |
| EDV | VANDERMISSEN F. | 26/09/1999 | 1MC | VANDENAMEELE M. | 26/09/1999 |
| EDV | VANNESTE A. | 26/09/1999 | 1MC | VANDER HEYDEN P. | 26/09/1999 |
| 2EV | CORDY B. | 27/06/1999 | 1MC | VANSLAMBROUCK M. | 26/09/1999 |
| 2EV | CREPEELE M. | 27/06/1999 | 1MC | VERMOTE M. | 26/09/1999 |
| 2EV | DEFER N. | 27/06/1999 | 1MC | WINDMEULEN M. | 26/09/1999 |
| 2EV | DRAYE A. | 27/06/1999 | 1MC | YSEWYN J. | 26/09/1999 |
| 2EV | DRIEGHE G. | 27/06/1999 | 1MR | BEUCKELS F. | 26/09/1999 |
| 2EV | GONTIER-VERSAILLES L. | 27/06/1999 | 1MR | BOMMAREZ C. | 26/09/1999 |
| 2EV | HELLEMANS C. | 27/06/1999 | 1MR | CREMER T. | 26/09/1999 |
| 2EV | VANGAEVER G. | 27/06/1999 | 1MR | DEMESSEMAEKER W. | 26/09/1999 |
| 1MP | BACQUAERT E. | 26/09/1999 | 1MR | DEPECKER C. | 26/09/1999 |
| 1MP | BILLE M. | 26/09/1999 | 1MR | FILEE F. | 26/09/1999 |
| 1MP | DEPOORTER E. | 26/09/1999 | 1MR | GOUBERT C. | 26/09/1999 |
| 1MP | DUMONT W. | 26/09/1999 | 1MR | MOSTAERT S. | 26/09/1999 |
| 1MP | VAN DEN BERGH J. | 26/09/1999 | 1MR | POURBAIX L. | 26/09/1999 |
| 1MP | VANACKEN P. | 26/09/1999 | 1MR | VIERENDEELS J. | 26/09/1999 |
| 1MP | VANDEVYVER D. | 26/09/1999 | MTC | VERHELLE K. | 26/09/1999 |
| 1MC | ASSELBERGHS O. | 26/09/1999 | MTR | BOSMANS V. | 27/09/1999 |
| 1MC | BLAIRON E. | 26/09/1999 | MTR | CLYBOUW C. | 27/09/1999 |
| 1MC | BOURGEOIS F. | 26/09/1999 | MTR | DE BIE G. | 27/09/1999 |
| 1MC | BRAET D. | 26/09/1999 | MTR | DE COCQ C. | 26/09/1999 |
| 1MC | BYN P. | 26/09/1999 | MTR | DE NOBELE M. | 27/09/1999 |

| | | |
|-----|------------------|------------|
| MTR | DESCHODT P. | 26/09/1999 |
| MTR | GEERS A. | 27/09/1999 |
| MTR | HOFFMANN V. | 27/09/1999 |
| MTR | HOLLEVOET M. | 27/09/1999 |
| MTR | JOORIS P. | 27/09/1999 |
| MTR | NOET W. | 26/09/1999 |
| MTR | ROOSEN D. | 27/09/1999 |
| MTR | SANDERS P. | 27/09/1999 |
| MTR | SERON C. | 27/09/1999 |
| MTR | SINNAEVE M. | 27/09/1999 |
| MTR | SUVEE P. | 27/09/1999 |
| MTR | URBAIN S. | 26/09/1999 |
| MTR | VAN DAMME D. | 27/09/1999 |
| MTR | VAN STEELAND D. | 27/09/1999 |
| MTR | VANDENBUSSCHE P. | 27/09/1999 |
| MTR | VANDOOREN M. | 27/09/1999 |
| MTR | VANNEUVILLE P. | 27/09/1999 |
| KMC | DE SCHRIJVER F. | 26/09/1999 |
| KMC | VAN VYVE D. | 26/09/1999 |

| | | |
|-----|----------------|------------|
| KMC | PINCKET E. | 26/09/1999 |
| KMC | PARMENTIER D. | 26/09/1999 |
| KMC | ENDRIZZI C. | 26/09/1999 |
| KMT | DESCHTE S. | 26/09/1999 |
| KMT | NIJS M. | 26/09/1999 |
| KMT | FLORE S. | 26/09/1999 |
| MA1 | VAN MEENEN K. | 26/09/1999 |
| MA1 | CALLEBOUT D. | 01/12/99 |
| MA1 | DAMINET J. | 26/06/1999 |
| MA1 | DE BERNARDO J. | 26/06/1999 |
| MA1 | DEZUTTER L. | 26/06/1999 |
| MA1 | DOBBELAERE Y. | 26/06/1999 |
| MA1 | HERMAND M. | 26/06/1999 |
| MA1 | JOASSIN D. | 26/06/1999 |
| MA1 | SENEAEL D. | 26/06/1999 |
| MA1 | VALENTIN J. | 26/03/1999 |
| MA1 | VAN SUNDERT B. | 26/06/1999 |
| MA1 | FROMONT F. | 26/06/1999 |

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



LDV M. SEBRECHTS



IMC L. BUSEYNE

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

1MC J. VAN TIGGELEN
1MP (e.r.) W. STIENNE
1MC (b.d.) R. DOYEN

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1OM R. GUNST
SMU F. BOEYKENS
1MR M. DE STORDEUR
SMU L. MICHEL

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



1MC (b.d.) K. VANHOOREN



KMT(B.d.) E. SENESAEL

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
 ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 ARRIGHI D. - KRAAINEM
 BAERT H. - HASSELT
 BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
 HOUTAIN-LE-VAL
 BAUSCH DATACOM - BIERBEEK
 BAUSCH-HENGEN F. - SENNINGEN
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BELG.MARINE SCHILDERS VZW - BORGERHOUT
 BELLEMANS R. - TUBIZE
 BERO M. - OOSTENDE
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BILLET G. - BRUGGE
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. Eerste Meester-chef (b.d.) - BREDENE
 BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
 BROECKHUYSEN J. - BERCHEM
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BULCKE R. - TURNHOUT
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
 CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE LE
 CHATEAU
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
 COLLIGNON M. Capitaine de frégate R.Hr. -
 LA ROCHE EN ARDENNE
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
 CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE -
 BRUXELLES
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 DANGOTTE J. - BOUSVAL
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
 BRUXELLES
 de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau
 1ère Cl R.Hr. - OHAIN
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE
 DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl - WATERLOO
 DELGOFFE V. Capitaine de frégate R.Hr. - SCHILDE
 DELPRAT L. Capitaine de corvette -
 BRAINE-LE-CHATEAU
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEPREZ M. - PARIS
 DEROO J. - LOVENDEGEM
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESMET G. Eerste Meester (b.d.) - HALLE
 DESMET-BERNAD R. Eerste Meester-chef (b.d.) -
 ANTWERPEN

DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DE WILDE-VANDENECKHAUT N.Wwe. Vice-admiraal
 (b.d.) - MIDDELKERKE
 DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 DHONT G. - LIMELETTE
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
 ENEMAN R. Eerste meester - OOSTENDE
 ESCH P. - BRUXELLES
 EUROMIL N.V. - WAASMUNSTER
 FALASCA A. - BAUDOUR
 FILIAERT A. - GENT
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS
 GILLON D. Capitaine de frégate R.Hr. - ESCANAFFLES
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GOOSSENS J. - EVERE
 GRAUX P. - AUDERGHEM
 HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
 HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN
 HEILMAN Ch. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. Kapitein-ter-zee SBH - ANTWERPEN
 HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERMIS SODALES - OOSTENDE
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOUMONT
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl - OOSTENDE
 HOUZEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl
 R.Hr. - BINCHE
 HUYGENS H. Luitenant-ter-zee - HEVERLEE
 HYDEX N.V. - RUISBROEK
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. -
 SAINT-LAMBERT
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -
 BRUXELLES
 LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LEYMAN F. - ITTRE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN 6
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
 MARINEVERBROEDERING O- & W-VL - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de frégate - BRUXELLES
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. -
 BRUXELLES

MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere-Meester-chef - ST. ANDRIES
 MOENS H. - RUMST
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 NELSON SWEEPERS - TIENEN
 NVOZMK - GEEL
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 NYSSSEN P. - VERVIERS
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. - JAMBES
 PINTELON J. Korvetkapitein R.Hr. - LENNIK
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 POUPAERT G. - BRUGGE(St.-Michiels)
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - HALTINNE
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RAMAEKERS J. Capitaine de frégate (R) - GEMBLoux
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REYNIERS O. Eerste Meester-chef (R) - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 † SCHLIM A. Vice-amiral Avi (e.r.) - ST. MICHIELS
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE
 SEGAERT D. - KNOKKE-HEIST
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. - ST. HUBERT
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS R. - VARSENARE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 STRUMANE R. Erefregatkapitein - MOL
 SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME -
 MALMEDY
 TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) -
 Tervuren
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de flottille -
 BRAINE L'ALLEUD
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
 THOELEN G. - KOERSEL
 TOREMANS G. - KESSEL-LO
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAISIÈRE M. - MONTIGNIES S/S
 VALCKE A950 - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. - DEURNE
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE

VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BOGAERT H. Geneesheer-Majoor - BREDENE
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) -
 COURT ST. TIENNE
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-Zee(T) - BRUGGE
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VANDENBULCK P. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN
 VANDENDAEL M. Capitaine de frégate (R) - WOL-
 UWE SAINT LAMBERT
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) -
 WILSKERKE-MIDDELKERKE
 VAN DER AVOIRT N.V. - WILRIJK
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERWAL J. - OOSTENDE
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VANDEVIJVER T. - PELLENBERG
 VAN DE WAL M. Fregatkapitein - VLISSEGEM
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -
 LONGUEVILLE
 VAN GELDER Luitenant-ter-zee 1Kl (R) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de frégate - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM
 VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) -
 HEVILLERS
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERLEYE J. - BRUGGE
 VILAIN A. - RECOGNE
 VITTONI V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste Meester-chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSIONEERDEN - BRUGGE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 8 december 1999
 Clôturé à la date du 8 décembre 1999

BAL de GALA de la MARINE GALABAL van de MARINE

OOSTENDE CASINO KURSAAL OSTENDE

4 Februari 2000
4 Février 2000

Show en Dansensemble

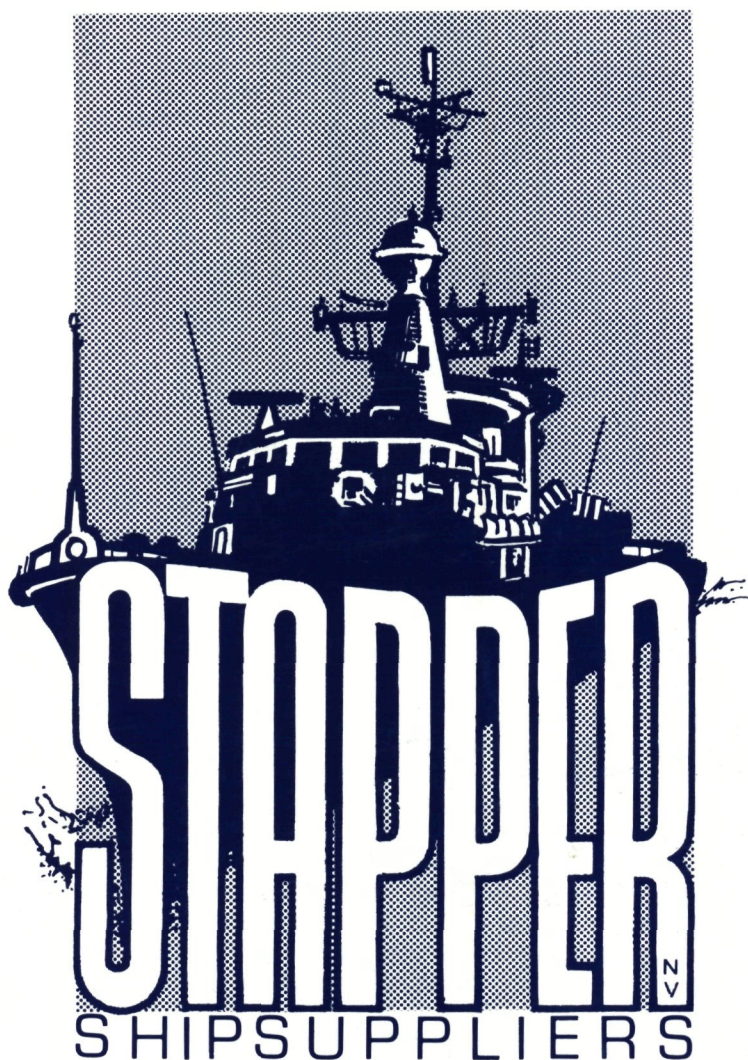
"The Sonny Boys"

Show et Ensemble de Danse



Gunther Neefs

Avondkledij verplicht - Tenue de soirée de rigueur
Info: 059/80.66.66



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 59 37